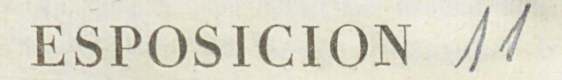
ESPOSICION



QUE HACE

AL GOBIERNO Y AL PUBLICO

LA SOCIEDAD

DENOMINADA DE CATALUÑA,

QUE HA TOMADO A SU CARGO LA EMPRESA DE ESTABLECER

COCHES-DILIGENCIAS

EN VARIAS CARRERAS DEL REYNO.

MADRID:
IMPRENTA DEL CENSOR, CARRERA DE S. FRANCISCO,
POR DON LEON AMARITA.

1821.

Es innegable que el facilitar las comunicaciones de un pais, contribuye poderosamente á ilustrar sus habitantes, asi como de la general ilustracion es la libertad una necesaria consecuencia.

Artículo 13.° de esta esposicion.

SEÑOR,

La Sociedad titulada de CATALUÑA presenta á V. M., con el respeto mas profundo, en la esposicion adjunta, una idea sencilla del proyecto concebido para establecer en las diferentes carreras de la península coches-diligencias-correo, en que ademas de llevar la correspondencia pública con mayor seguridad, y por lo menos con la misma economía de tiempo y de dinero, se facilite un modo de viajar barato, cómodo, agradable y periódico.

Exigia este establecimiento la cultura del siglo; y el egemplo de otras naciones acusaba su falta en

una nacion destinada con ventaja por la naturaleza á todos los progresos de la especie. Mas ni el poderio ni el empeño reunidos bajo el largo ministerio del conde de Floridablanca, á una situacion mas favorable para todo género de empresas, hicieron otra cosa que probar la insuficiencia de un ensayo. Y el territorio español, despues de treynta años de aquella inutil tentativa, seguia careciendo de un beneficio inapreciable que trae consigo el muy precioso de abrir el pais á las relaciones de industria, de comercio y de las ciencias entre nacionales y estrangeros.

A la verdad era preciso para vencer tantos obstáculos como se oponian á la empresa, un verdadero interés por el bien público y el honor nacional; fondos considerables que pudieran ser mucho tiempo estériles para sus dueños, constancia en los autores, y sobre todo, franca, ilustrada y permanente proteccion de parte del Gobierno. Lo primero habia que esperarlo de una sociedad compuesta de verdaderos españoles: lo segundo debia hacer una buena parte de la gloria de V. M. y de los ministros que egecutasen sus decretos.

Con tales medios y con tal eficaz proteccion, en el corto espacio de tres años, estableció la Sociedad sus coches-diligencias de Barcelona á Valencia,

de este último punto á Madrid, y desde la capital del reyno á la frontera de Francia, por la carrera de Bayona. Confiándole la Direccion de correos autorizada por el Gobierno la correspondencia pública, ha acertado con la única medida que puede sostener un establecimiento tan costoso, como útil al público; y fijando en la contrata su duracion por cinco años, ha combinado sabiamente el principio de libertad con el de estímulo á los introductores de los métodos. Al cabo de este corto periódo se habrá ya asegurado este beneficioso esperimento: tendrase la instruccion para seguirle, y habrá la concurrencia que produce la perfeccion y economía en todo género de industria.

Será aun mayor el fruto, si, como la Sociedad se propone, estiende el establecimiento en lo que resta del actual y en el próximo año de 1822, á las carreras de Andalucía, de Estremadura y de Galicia, para generalizarle despues en todas la del reyno. Ya dispuso la Sociedad que se hiciese un viage con este obgeto desde Madrid á Sevilla; y mas aun que los oficios de los adversarios de la empresa, la *aparicion* de la epidemia, obligó á diferir el cumplimiento de este propósito.

Por lo demas, no solo en esta parte del nacional y filantrópico proyecto de la Sociedad, sino en

todas las otras carreras y especialmente en la de Madrid á Irun, han sido sus miras contrariadas y aun continuan siendolo por varias gentes que hallaban su interés en el atraso de este ramo de la administracion y de la polícia edil del Estado. En la situacion de grosería y de rudeza de todas las artes, viven, con cierta independencia y aun hacen una especie de monopolio, los que despues del adelantamiento de los métodos y de la invencion de máquinas mas adelantadas, tienen que asociarse y subordinarse á personas mas instruidas, para que partiéndose el provecho en razon de los talentos y los fondos, la masa de la nacion sea mejor servida.

Pero antes de vencer la resistencia de estos mezquinos intereses, hay tal vez que esperimentar una lucha mas ó menos fuerte y mas ó menos duradera, segun es la energía y la ilustracion de los gobiernos. Tristemente el antiguo estado de la nacion por muchos siglos animaba estas pasiones egoistas; y esta ha sido una de las causas, de las principales tal vez, que han impedido el que tuvieran lugar entre nosotros inventos protegidos en otros pueblos, y que hubieran servido de instrumentos de nuestra prosperidad é independencia en las cosas útiles al hombre.

Entre los que creian vivir con el atraso y con

las privaciones del pueblo español, se han distinguido en oponerse al beneficio comun que procuraba la Sociedad, los antiguos conductores de la *mala*, ó correo de Madrid á Bayona. Apoderados esclusivamente de esta carrera un corto número contra la ordenanza de correos; habituados al lucro que les proporcionaba *este destino*; contentos todavía con haber aumentado su ganancia por medio de unos pequeños carruages, con que pretendieron remedar ó suplir el establecimiento de los coches-diligencias de la Sociedad, conjuraron contra el público é incomparable beneficio; y para dar algun aparato de razon á sus esfuerzos interesados, procuraron hacer entrar en su causa á los maestros de postas de la carrera.

Unidas estas voces por medio de poderes estrujados á la imprevision ó á la flaqueza, por escrito é impresos, en forma de representacion ó de manifiesto, con firmas ó sin ellas, y aun sin espresion de la oficina, en que se impriman, se han publicado y hecho circular profusamente, diatribas y libelos contra la Direccion de Correos, contra la Sociedad, contra la empresa en fin, cuyas resultas en la opinion comun y en la verdad, han escedido cuanto la Nacion, el Gobierno y los Socios mismos habian podido prometerse.

Los conductores alzaron el grito de *despojo* y del modo que este cabe en cosas públicas, le habian ellos antes consumado en daño de sus compañeros de destino, y con ofensa de la ordenanza de correos que establecía el turno de las carreras entre ellos. Aplicaron la misma voz á los maestros de postas; y sus contratas estaban espresamente protegidas en el convenio de la Direccion, substituyendo á la Sociedad en sus deberes para con aquellos por el corto tiempo que les quedaba, y recomendándolos eficazmente á la Sociedad para lo venidero. Continuaron tomando su nombre en los recursos y papeles de la oposicion; y de 35 maestros de postas, los 31 han contratado con la Sociedad, bien persuadidos del propio beneficio; y si los cuatro restantes no lo han hecho, ó es por que tengan mayor interés en titularse procuradores, ó por dar una muestra de que hasta el interés pecuniario se sacrifica, por algunos hombres, al encono.

¿Qué otra cosa puede esplicar el argumento de que no se habia hecho en subasta este contrato? La Direccion sigue esta forma por reglamento, cuando obra por sí sola y en los casos comunes.

No se hicieron aquellas reglas para establecer tan vasta empresa y de cumplimiento tan dificil

como provechoso; no pudo hacerse finalmente por el Gobierno para ponerse trabas á sí mismo: y del ministerio descendieron las órdenes de que la Direccion fue solo egecutora. Una y otra autoridad se reunieron á dejar en españoles una empresa á que los estrangeros aspiraban.

En fin, Señor, la empresa marcha, si con poco ó ningun beneficio hasta el dia para sus autores, con sumo provecho para la cultura, y todas las relaciones sociales de esta monarquía; al modo que con admiracion de las estrañas, las cuales empiezan á persuadirse de que todo es posible á nuestro fertil suelo, y á sus bien templados habitantes, bajo el influjo de una sabia legislacion y un buen gobierno.

V. M. dió principio á la proteccion de esta Sociedad nacional en sus individuos, en su objeto, en los medios todos de su proyecto: y del honor y del celo de V. M. por el bien del estado, es el proseguirla hasta que el beneficio se asegure y tenga la amplitud que se prepara. Comenzóse la obra antes del sistema que hoy rige felizmente y bajo los auspicios de este no debe diferirse y menos impedirse el complemento. Convénzanse todos de que el gobierno de la ley no es menor á sus empeños; que todo español tiene licencia para ser un bienhechor

ilustrado de su patria; y el reynado de V. M. formará para la nacion que gobierna una época de gloria y de ventura.

Tal es el voto de la Sociedad que representa, y á este objeto conspira cuanto le es permitido en sus operaciones, segun lo manifiesta en la esposicion que espera sea digna del aprecio del primer Monarca Constitucional de las Españas.

Madrid, 7 de junio de 1821.

SEÑOR,

A. L. R. P. D. V. M.

La Sociedad titulada de Cataluña y en su nombre, el Administrador principal de la empresa de la Diligencia-Correo, en Madrid,

J. Valls y Petit.

ARTICULOS

EN QUE SE DIVIDE ESTA ESPOSICION.

Art. X. *Cargos principales que los enemigos de la Sociedad, hacen á la empresa, y contestaciones de esta á todos ellos.*

Art. XI. *Contrata que la Direccion general de Correos ha celebrado con la Sociedad titulada de Cataluña, y esposicion de las razones de equidad, y conveniencia en que se fundan sus condiciones.*

Art. XII. *Ventajas que saca el público de la empresa de la Sociedad de Cataluña, y ventajas que sacarán de ella en lo sucesivo el mismo público y el Gobierno.*

Art. XIII. *Justica y utilidad de que el Gobierno mantenga la contrata con la Sociedad de Cataluña, y perjuicios incalculables que se originarian de rescindirla.*

Art. XIV. *Moderacion de la Sociedad titulada de Cataluña en no haber solicitado un privilegio esclusivo, á que le da derecho segun la ley de las Córtes de 2 de octubre de 1820, el ser introductora y perfeccionadora en España de un procedimiento útil, no establecido anteriormente en la península.*

ESPOSICION

QUE HACE

AL GOBIERNO Y AL PUBLICO

LA SOCIEDAD

DENOMINADA DE CATALUÑA.

Mientras la Sociedad titulada de Cataluña ha procedido con el mayor teson en el establecimiento de la Diligencia-Correo de su segunda linea, ó sea de la carrera de Madrid á Irun, ha visto publicar contra su empresa filantrópica varios escritos virulentos, ha sabido que se han hecho contra ella las gestiones mas activas, y le consta por fin que se ha representado contra su proyecto del modo mas tenaz y con una procacidad increible. La Sociedad, despreciando estas viles arterías (medios usuales de la intriga y que la negra envidia adopta sin reparo), ha segui-

do constantemente su marcha, hasta haber consumado lo que se habia propuesto, y habiéndolo obtenido con un éxito que jamas pudieron creer sus adversarios, pero de que ella estaba muy segura, ha juzgado conveniente presentar al Gobierno y al público esta esposicion fundada en la verdad y en la justicia, apoyada en los mas sanos principios de la ciencia social, y comprobada con los mas exactos documentos. No duda que con ellos ilustrará de un modo útil al Gobierno y al público acerca del estado y de las ventajas de su empresa; que confundirá á sus enemigos, manifestando las calumnias groseras de que estos se han valido: inutilizará sus asechanzas: hará ver sus falsedades, y por fin descubrirá el grande y vicioso interes que los mueve á oponer una contradiccion tan fuerte y sostenida á una empresa benéfica, que en el resto de la nacion ha merecido una total aprobacion y los mas singulares aplausos.

Deseosa la Sociedad de que el Gobierno y el público consideren la empresa desde su origen, y la acompañen en el establecimiento de sus líneas, dará á este escrito toda la latitud necesaria, y manifestará en él, aunque en resumen, la historia de la Sociedad y de

la empresa: el resultado de las gestiones de la primera, y el caracter de los procedimientos de la segunda: finalmente espondrá sus razones y sus contestaciones á los adversarios que tiene, con tanta claridad y exactitud, que no duda quedar triunfante en la lucha que ha formado el interes de un corto número, y que dura todavía por desgracia.

ARTICULO PRIMERO.

Origen, formacion y obgeto de la Sociedad titulada de Cataluña.

Las luces difundidas en la península en los siete años que mediaron desde 1808 hasta 1815, y las que adquirieron varios españoles con ocasion de los viages que emprendieron voluntariamente ó á que les obligaron las circunstancias, condugeron á hacer varias comparaciones entre el estado de la península y el de las naciones que habian conocido en las ausencias de su patria. Una de ellas recayó sobre el deplorable estado de la comunicacion entre sus habitantes. No se comprendia cómo, habiendo escelentes caminos en las principales direcciones, edificios suntuosos para posadas y otros medios, no acertaban los españoles en el modo de proporcionarlos para viajar rápida, cómoda y periódicamente; y viendo que la Nacion parecia condenada á no salir del círculo vicioso de que *por falta de viageros no habia estos medios, y que por la falta de medios no habia viageros*, se decidió á hacer una tentativa con el obgeto de ver si se podia hacer salir á su pais de tan deplorable estado.

Este fué el designio con que en 1816 se formó

en Cataluña una asociacion de algunos indivíduos, que prestándose gustosos á esponer sus capitales, para un obgeto de que no se tenia ningun conocimiento en España, trataron de verificar su plan á cualquier costa, sin embargo de que entonces no podian tener la menor certidumbre de su éxito.

Al principio no contó la Sociedad con la conduccion de la correspondencia pública; pero sí con la proteccion del Gobierno, sin la cual era imposible emprender una obra de tanta importancia y consecuencia. Espuesto su proyecto al ministerio de aquella época, encontró en él un justo apoyo; y S. M. decidido en favor de una idea tan ventajosa, encargó particularmente este negocio á don Pedro Ceballos y al marques de Campo Sagrado; bajo cuyos auspicios, siendo el uno ministro de Estado y el otro capitan general de Cataluña, se habia ya establecido en 1816 la comunicacion periódica entre Barcelona y Reus, que felizmente subsiste todavía.

La Sociedad por medio del Gobierno, solicitó en los puntos de la carrera de Madrid á Barcelona, personas que se encargasen de las paradas respectivas, bien persuadida de que atendido el corto número de viageros en España, no era posible realizar su proyecto, sin la economía que resulta de que los habitantes de los puntos de las paradas se encargasen de estas mismas, para hacer un servi-

cio que durante mucho tiempo no podrá ser en España mas que de cuatro carreras por semana.

Con este objeto, pasó el Gobierno las órdenes mas terminantes á los capitanes generales de Castilla la Nueva, Valencia y Cataluña, que estos repitieron á las autoridades subalternas; pero tal era el atraso de la península, tan poca la confianza que habia en esta especie de especulaciones; que sin embargo de estas medidas y de las cuantiosas ofertas de la Sociedad, no se presentó ningun solicitador en toda la carrera, de manera que fueron nulas las gestiones de la Sociedad, y se emplearon inutilmente en la obra los ocho últimos meses de aquel año.

Art. II.

Imposibilidad reconocida de establecer la Diligencia sin el auxilio de la conduccion de la correspondencia pública.

En vista del ningun resultado que habian tenido las gestiones espuestas en el artículo anterior, la Sociedad examinó detenidamente si era posible establecer la Diligencia de Madrid á Barcelona, poniendo la empresa paradas de su propia cuenta, y despues de los mas exactos informes, y de las noticias mas detalladas que se solicitaron y obtu-

vieron por varios conductos, se vino en conocimiento de lo imposible que era el realizar esta idea, porque el corto número de viageros que hay en la península unido á los módicos precios en que debian regularse los viages, imposibilitaba el poder sostener una línea de paradas, establecidas de cuenta de la Sociedad.

De este examen se dedujo claramente que siempre que estas paradas pudieran pertenecer á habibitantes de los pueblos en que estuviesen situadas, y que estos pudieran emplearlas en otros objetos, en los tres dias que les deberian quedar libres por semana, el proyecto de la empresa era realizable; y por consiguiente, que era posible establecer comunicaciones rápidas, cómodas y periódicas en todas las Carreras de la península, cuyos caminos permitiesen hacer este servicio.

Estas reflexiones condujeron naturalmente la Sociedad á la consideracion de que si le concedia el Gobierno la conduccion de la correspondencia pública, obtendria el auxilio que necesitaba para cubrir *el déficit* enorme que resultaba en sus cálculos, de establecer Diligencias sin este ú otro equivalente auxilio.

Así pues la empresa logró imaginar un medio por el cual era factible establecer Diligencias en la península, sin gravamen de la Hacienda comun; pues no contaba mas que con las cantidades que

destinaba el Gobierno á la conduccion de la correspondencia pública, sin que este servicio produgese el menor desfalco ni atraso, en el supuesto de que se proponia hacerle en los mismos términos, con igual exactitud y en beneficio del público, que estaba muy distante de creer que iba á gozar de tan señalado beneficio.

La empresa en su proyecto de conducir la correspondencia pública no tuvo ni remotamente la idea de mezclarse en lo interior de este servicio: su idea única fue aprovecharse, como por una retribucion y auxilio juntamente, de las cantidades que se espendian en este objeto, para que unidas á los productos de los asientos que tomasen los viageros, formasen una masa capaz de hacer frente á estas obligaciones; ya que en sus bien formados cálculos habia visto que era imposible establecer en la península comunicaciones rápidas y periódicas, sin algun medio que ayudase á sufragar unos gastos tan enormes.

He aqui el objeto que se tuvo en solicitar la conduccion de la correspondencia pública. ¡Cuán lejos estaba la Sociedad en aquella época de poder creeer que se diese á esta idea tan siniestras interpretaciones! ¡Cuán distante se hallaba de pensar que seis conductores, resentidos de perder ventajas que jamas acaso hubieran debido tener, pudiesen moverles tan tenaz y reprensible guerra!

Art. III.

Establecimiento de la Diligencia-Correo de Barcelona á Valencia.

Animada la Sociedad con el lisongero aspecto que presentaban los asuntos políticos de España en los primeros meses de 1817, renovó sus gestiones cerca del Gobierno para realizar su proyecto; y sí en el ministerio anterior tuvieron buena acogida sus instancias, no fueron menos bien recibidas por el ministerio que habia en este año. En 14 de mayo se dirigió á S. M. una reverente súplica relativa á este objeto, la que en breve fue remitida á la Direccion general de Correos para el competente informe; y se contestó á la Sociedad, que para la realizacion de su proyecto se entendiese con esta autoridad. En vista de esta determinacion que facilitaba los trámites, la Sociedad dirigió en 20 de dicho mes y año el oficio núm. 1.° á la Direccion general de Correos; la que contestó en 3 de julio inmediato con el oficio núm 2.° De este modo se procuraba la instruccion de los datos sobre que se debian fijar las bases de la Empresa.

Lo adelantado de la estacion, el no estar la Sociedad preparada para dar principio á este servicio, y sobre todo, las calamidades que ocasionó al

principado de Cataluña, la mala cosecha que se esperimentó en aquel año, indujeron á la Sociedad á diferir para la primavera del año próximo la realizacion de su proyecto.

En lo restante de este año, se ocupó la sociedad en hacer construir sus coches en Barcelona, despues de haber tomado los mejores informes, para determinar su forma, su capacidad y su resistencia.

En 1818, decidida la Sociedad á verificar su proyecto, dirigió de nuevo sus instancias al Gobierno; y en 18 de marzo elevó al ministerio para el conocimiento y resolucion de S. M. el memorial núm. 3,°, pidiéndole su augusta proteccion, y presentándole el plan, los medios y las condiciones de la empresa. El Gobierno decidido á proporcionar al público las ventajas que le ofrecia el proyecto de la Sociedad, remitió igualmente á la Direccion general de Correos la nueva instancia de aquella: y habiendo debido á la ilustracion de los directores generales de aquel tiempo, el favorable informe que no podía menos de obtener del patriotismo y de las luces un establecimiento de tanta utilidad, contestó el Gobierno á la Sociedad, concediéndole lo que pedia, con fecha de 5 de abril, por medio del oficio núm. 4.°

Desde este momento procedió la Sociedad con teson á la plantificacion de su establecimiento, en

el distrito de Barcelona á Valencia, y tuvo la satisfaccion de verlo realizado á principios del mes de junio inmediato; esto es, dos meses despues de la concesion del Gobierno.

Es imposible esplicar la sensacion agradable que causó á los habitantes de Cataluña y Valencia un establecimiento de esta naturaleza, que favoreciendo sus relaciones de comercio y de industria, aproximaba sus dos capitales, y convertía la incómoda y larga comunicacion que habia entre las dos en un viage agradable, rápido, y tal vez menos costoso. Los informes de los capitanes generales, de los gobernadores y de los ayuntamientos respectivos, dados en varias épocas; sobre todo la opinion y el testimonio de la mayor parte de viageros hacen demasiado el elogio de este util procedimiento, para que la Sociedad se ocupe de recomendar su utilidad y conveniencia.

Por lo que hace á la conducion de la correspondencia pública, hablaron en favor de la empresa los administradores principales de este ramo en Barcelona y Valencia; cuyos informes, lejos de ser contrarios á la Sociedad, hacen de su exactitud y de su celo los mas lisongeros encomios.

Art. IV.

Tentativas para establecer la Diligencia-Correo, de Valencia á Madrid.

La Sociedad, compuesta en la mayor parte de indivíduos del principado de Cataluña, y que para dar una prueba no estéril de afecto al pais de su naturaleza, ademas de dar el título de su provincia á la Sociedad, habia principiado por ella el establecimiento de su útil proyecto, deseaba ardientemente facilitar la comunicacion entre la corte y su provincia, y con este objeto buscaba todos los medios capaces de prolongar su establecimiento desde Valencia á Madrid.

Con esta idea, luego que los tres primeros meses de su establecimiento desde Barcelona á Valencia hubieron probado hasta la evidencia la posibilidad del proyecto de la Sociedad y sus incalculables ventajas, acudieron de nuevo al Gobierno y á la Direccion general de Correos, solicitando que fuese autorizada la prolongacion del mismo, desde Valencia á Madrid. Pero la circunstancia de no coincidir el camino que sigue la correspondencia pública de Valencia á la Corte, con el que necesariamente debia seguir la Diligencia, hicieron por el pronto imposible la realizacion de esta idea;

y hallándose ya la estacion muy adelantada, y no pudiendo tener cabida varios proyectos que presentó la Sociedad, se difirio este pensamiento para el año inmediato de 1819.

Art. V.

Tentativas para establecer la Diligencia-Correo de Madrid á Sevilla, y ensayo mandado hacer por la Sociedad con uno de sus coches en esta Carrera.

La Sociedad que con el ensayo hecho desde Barcelona á Valencia, tenia la íntima conviccion de que se podia realizar su proyecto en todas las carreras, en que coincidiendo el curso de la correspondiencia pública en el que debia seguir la Diligencia-Correo, permitiese el estado del camino el tránsito rápido de esta última, pasó á solicitar del Gobierno la conducion de la correspondencia pública de Madrid á Sevilla.

Tuvo la Sociedad en estos dos objetos: 1.º corresponder á lo que habia desde un principio prometido de generalizar: 2.º plantificar su proyecto en una línea pingue como la de Madrid á Sevilla, para compensarse de las pérdidas que esperimentaba desde Barcelona á Valencia, y de las cuantiosas que esperimentaría desde Valencia, á Madrid, en

cuyo distrito preveía ya la Sociedad que no seria posible encargarse de ninguna correspondencia: 3.º emplear los coches que habia hecho construir para este distrito, y que por las circunstancias espresadas no se pudieron poner en egercicio.

La Sociedad encontró en el Gobierno y en la Direccion general de Correos la misma buena acogida que en sus anteriores solicitudes; y en vista de esto, antes de pasar á formalizar la correspondiente contrata, dispuso que se hiciese un viage en uno de sus coches por la indicada carrera de Andalucía.

Se verificó este viage de ensayo en el mes de abril de 1819, en que la Sociedad envió sus comisionados con uno de sus coches para verificar con este conocimiento las contratas. A la ida, todos los maestros de postas se prestaban gustosos á contratar con la Sociedad por precios racionales y equitativos para la una y otra parte; pero mientras los comisionados de la Sociedad procedian con candor y buena fe con los maestros de postas; mientras estos sin consultar mas que su propio interes se convenian con aquellos, se fraguaba en Madrid una negra intriga contra la Sociedad, que le impidió plantificar en aquel año su proyecto en una carrera donde es tan necesario (1). Salió en efecto de

(1) El brigadier don Francisco Plasencia, actual gefe polí-

Madrid un enemigo de la Sociedad que en todas las paradas sembró la cizaña, y que contrariando las miras del Gobierno, las disposiciones de la Direccion general de Correos y aun la voluntad misma de los maestros de postas, hizo variar á estos de opinion, en términos que á la vuelta del coche á Madrid, los comisionados vieron con sentimiento perdidas sus esperanzas, variados los ánimos y frustrado el obgeto de su viage.

La Sociedad conserva en sus archivos contratas hechas con los maestros de postas de esta carrera de las que ellos mismos se separaron por efecto de esta maquinacion: cartas de los mismos en que se desdecian de lo que antes habian prometido; y sobre todo pretensiones escandalosas, pretesto que se tomó para impedir de un modo indirecto la marcha de la Sociedad y el comun beneficio de la empresa.

Esta circunstancia hizo conocer claramente que era imposible plantificar en lo sucesivo ninguna línea, sin ser la Sociedad maestro de postas de la carrera: no con objeto de privar de esta industria á los actuales maestros de postas, sino con el de impedir que estos diesen la ley á la Sociedad en

tico de Valencia, fue testigo del modo con que se procuraba en la carrera prevenir los ánimos de los maestros de postas contra la Sociedad.

términos que esta no pudiese recibirla. Mas adelante se tratará con mas latitud de este punto; uno de los mas interesantes, y sobre los cuales fundan principalmente los enemigos de la Sociedad sus mas injustas reclamaciones.

Art. VI

Establecimiento de la Diligencia de Valencia á Madrid.

Las tramas manifestadas en el artículo anterior, y la epidemia que afligió en los últimos cinco meses de 1819, á la desgraciada Andalucía, hicieron desistir por el pronto á la Sociedad de su proyecto de plantificar esta línea; y entre tanto, sin embargo de las pérdidas que esperimentaba y de las pocas ventajas que ofrecia la prolongacion de su establecimiento desde Valencia á Madrid, se decidió á verificarlo.

¡Cuántos obstáculos no tuvo que vencer la Sociedad en esta parte de su empresa! Díganlo sus socios, que son los únicos que conocen los afanes, las gestiones y las pérdidas que les ha ocasionado; pero constante en su designio de establecer diligencias en varias carreras del reyno, la Sociedad no quiso perder unos momentos preciosos y una vez decidida, no reparó en tantas contrariedades.

Viendo que en toda la carrera de Madrid á Valencia no hallaba contratistas de paradas sino á exorbitantes precios, se decidió á comprar ella misma un gran número de caballerías, empleando en esto cantidades enormes, y esponiéndose á todos los quebrantos de una administracion tan complicada.

Con estas medidas se realizó al fin su proyecto, y en 1.º de octubre de 1819 principió la Diligencia de Valencia á Madrid; estableciéndose con esto una comunicacion no conocida entre la capital y las provincias de Castilla la Nueva, Murcia, Valencia y Cataluña; y aun se hubiera establecido hasta la misma frontera de Francia por la parte de Perpiñan, si el camino desde Barcelona á la Junquera, permitiese el curso de la Diligencia.

La Sociedad con el egemplo que dió en la Mancha hizo un gran beneficio á la nacion; pues creó en el camino de Madrid á Valencia, pasando por Albacete, varios maestros de postas, en una carrera que jamas los habia conocido: de modo que cediendo á varios habitantes de los pueblos de la misma carrera sus caballerías, y haciendolos cuantiosos adelantos, se organizó la línea de paradas que actualmente existe, y que la Sociedad se propone mejorar y aumentar en este mismo año.

No fué tan feliz la Sociedad por lo que hace á posadas donde los viageros encontrasen una de-

cente y no costosa asistencia; pero siempre se mejoraron mucho las que habia, se creó la de la venta del Pinar, y en el dia está tratando la Sociedad de perfeccionar este ramo á sus propias espensas, sin embargo de que no ha pensado jamas en tomarlo á su cargo.

ART. VII.

Como se obtuvo la conduccion de la correspondencia pública de Madrid á Cádiz, é idea de los motivos que han impedido á la Sociedad establecer hasta el dia esta línea.

Establecida la Diligencia desde Valencia á Madrid, la Sociedad volvió á emprender su proyecto de establecerla en la carrera de Andalucía, cuyas tentativas con este objeto se han manifestado en resumen en el artículo 5.º de este escrito. Para este fin dirigió al Gobierno, en 7 de Junio de 1820, la instancia número 5, á la que despues de los previos informes de la Direccion general de Correos, respondió con el oficio número 6, su fecha de 24 de agosto del mismo año, accediendo á la solicitud de la Sociedad en los términos que espresa. Inmediatamente procedió la Sociedad á la construccion de coches para esta nueva línea; y aprovechándose de las lecciones que le habia propor-

cionado la esperiencia de Madrid á Barcelona, hizo las mejoras que se pueden ver en ellas; y considerando ademas que una sociedad nacional en sus ideas y en su objeto, debia serlo tambien en los objetos de su uso y consumo, dispuso que sus coches fuesen todos de construccion española, y asi prefirió hacerlos construir en Madrid y Barcelona (sin embargo de los precios subidos á que los contrataron) á hacerlos venir del estrangero, donde hubiera encontrado ventajas, á pesar de los derechos que hubiera tenido que pagar en su introduccion.

Asi es que la Sociedad se ocupaba vivamente de la plantificacion de la línea de Madrid á Sevilla, cuando la epidemia que renació otra vez en agosto de este año en Andalucía, y el objeto de que se tratará en el artículo siguiente, le hicieron de nuevo diferir su plantificacion para el próximo de 1821.

Art. VIII.

Razones que ha tenido la Sociedad para haber solicitado la conduccion de la correspondencia pública de Madrid á Irun.

Estaba la Sociedad ocupándose de la plantificacacion de la Diligencia de Madrid á Sevilla, y habia ya dado órden para la construccion en Barce-

lona de algunos de los coches necesarios al efecto, cuando tuvo noticias de que una compañía francesa denominada *Castinet* y *Mouton*, tenia hecha solicitud al Gobierno con el fin de obtener la conduccion de la correspondencia pública en la carrera de Madrid á Irun y establecer en ella una diligencia en los mismos términos que la Sociedad la habia establecido desde Madrid á Barcelona, é iba á establecerla desde Madrid á Sevilla.

Si la Sociedad que solicitaba esta concesion del Gobierno, hubiese sido una Sociedad española, la que se intitula de Cataluña jamas hubiera pensado en entrar en concurrencia con ella; pero viendo que unos estrangeros querian establecer en España un procedimiento útil de que ella era creadora, creyó propio de su honor y de su deber ofrecerse al Gobierno para hacer tambien este servicio, bien persuadido de que la nacion sacaria grandes ventajas de ser servida en este caso por una Sociedad española y acreditada, en vez de serlo por una sociedad estrangera, cuya garantía era desconocida, asi como sus ideas y miras ulteriores. Por otra parte, la direccion de la línea de que se trataba y la circunstancia de terminar en la frontera de Francia, hacian mirar bajo un aspecto poco favorable la solicitud de una compañía compuesta en la mayor parte de franceses, cuyo objeto no era únicamente la conduccion de la corres-

pondencia pública, sino tambien el montar todas las paradas de su cuenta con caballos franceses y hacer el servicio en coches construidos en aquel pais, como lo decian públicamente los llamados *Castinet* y *Mouton*, que representaban la Sociedad mencionada.

El Gobierno no vaciló por todas estas razones en preferir á la Sociedad de Cataluña; y á la instancia que se presentó á nombre de esta en 3 de setiembre de 1820, número 7, contestó favorablemente con fecha de 25 de setiembre de este mismo año, con el oficio número 8.

Si los que despues se han quejado tan amargamente de la concesion hecha á la Sociedad de Cataluña, se hubiesen presentado al mismo tiempo, la Sociedad no hubiera tenido el menor inconveniente en cederles su lugar; pues á ella le bastaba que no fuesen estrangeros los que obtuvieran la concesion; pero no habiéndose presentado nadie entonces, ¿por qué se han de quejar de la preferencia que tan justamente y por razones tan políticas le ha dado el Gobierno?

Art. IX.

Procedimientos de la empresa en la plantificacion de la línea de Madrid á Irun, y particular cuidado que ha tenido en no causar perjuicios á los antiguos maestros de postas.

Se ha manifestado ya en los artículos anteriores la absoluta necesidad que tiene la empresa de ser dueña de las postas, de la línea que se propone establecer; no para tomar estas postas de su cuenta, sino para impedir que los que las servian, influidos por los enemigos de la Sociedad, tratasen de imponer á esta leyes durísimas á que no se pudiese someter, y que por consiguiente frustrasen el proyecto.

Por lo demas, hacer compatible su obra con el beneficio de los que tenian las postas á su cargo, es el principio que ha seguido constantemente la Sociedad, como se manifestará claramente en el discurso de este artículo.

Obtenida en efecto la concesion de la correspondencia pública en esta carrera en 25 de setiembre de 1820, la Sociedad por el pronto activó la construccion de sus coches en Madrid y en Barcelona, y reunió las cuantiosas sumas que debia cos-

tarle el establecimiento de esta línea: mas ya verificadas todas las operaciones preparatorias, avisó á los maestros de postas de esta carrera á principios de diciembre del mismo año, noticiándoles que en el mismo mes saldria un coche de la Sociedad á hacer un viage de ensayo, y que en él irian comisionados de la misma para hacer con ellos las correspondientes contratas.

En este mismo tiempo se habia formado contra la Sociedad una terrible conspiracion. Los conductores de la correspondencia pública en esta carrera, viéndose amenazados de perder las ventajas que podian resultarles de los medios de conduccion que les ofrecian los carruages, que por su propio interés habian introducido en esta carrera, indispusieron el ánimo de los maestros de postas contra la Sociedad, y la opinion pública de los pueblos de esta carrera, les hace autores de haberse mancomunado y dado un poder escesivamente amplio para obrar contra la Sociedad á los mas exaltados de ellos, tales como los de Alcobendas, Burgos, Quintanapalla, Tolosa y Oyarzun.

Trasladados estos comisionados á la corte movieron cuantos resortes pudieron; ostigaron á la superioridad con descabelladas representaciones; y las producciones virulentas pronunciadas sobre este particular en el mes de diciembre en las tribunas de un café, es probable que no tuviesen otro

origen que las gestiones de estos comisionados á las indicaciones de los espresados conductores.

Pero dejemos para otro artículo la esposicion de las maquinaciones de los enemigos de la Sociedad, y pasemos á observar la marcha de esta, á pesar de todos los obstáculos, en la plantificion de la línea de Madrid á Irun.

En 23 de diciembre salieron los comisionados de la Sociedad como se habia anunciado, llevando consigo las órdenes y credenciales correspondientes de la Direccion general de Correos, y de la Sociedad que los habia comisionado.

Desde Madrid al Ebro encontraron á todos los maestros de postas en un estado verdaderamente lastimoso, y que indicaba el engaño y error en que los habian puesto los enemigos de la empresa: todos escepto los comisionados, convenian en que las proposiciones de esta eran ventajosas; que su interés propio y principal era conservar las paradas; pero ninguno se decidió á contratar con la Sociedad, por el temor que les confundian á su paso los conductores, amenazándolos en virtud del poder, excesivamente amplio, que habian otorgado.

Uno de los medios que se habian sugerido á los incautos maestros de postas para hacer frente al proyecto de la Sociédad, era el decir que los coches de esta eran muy pesados, y que era imposible hacer con ellos el servicio en esta carre-

ra (1); pero esta objecion quedaba destruida por el mismo viage de ensayo, de cuyas resultas los postillones que en nada podian ser parciales á favor de la Sociedad, aseguraban ante sus mismos maestros de postas que los coches eran unos carruages mas manejables y fáciles de mover que los que usaban los conductores de la Mala.

Llegados los comisionados de la Sociedad á Vitoria, ya encontraron mejor disposicion en los maestros de postas de aquel distrito y del de San Sebastian; los cuales quizá mas ilustrados que los demas de la carrera, no se guiaron por las declamaciones de los conductores, sino que pesando las proposiciones de la empresa, considerando su proyecto, y apreciando las ventajas que ofrecia, se decidieron á contratar, exigiendo únicamente de la Sociedad que variase la forma de sus coches para el servicio desde Vitoria á Irun, en lo que convinieron los comisionados de la empresa, atendidas las circunstancias particulares del camino de aquel distrito.

Los comisionados de la empresa creyeron del

(1) En cada carrera inventaban los enemigos de la Sociedad diversas espresiones con que ridiculizar á la Empresa. En la Carrera de Andalucía, esparcieron la voz de que el coche de la Sociedad era como un *Monumento*; en la de Madrid á Irun le compararon á un *Navío*.

caso celebrar esta concordia con los maestros de postas de aquel distrito, convidándoles un dia á comer ya que les habian ocasionado la molestia de concurrir á la ciudad de Vitoria, cuya urbanidad de parte de los comisionados de la empresa, era tanto mas natural cuanto el modo fino de los maestros de postas los hacia acreedores á cualquiera demostracion; ademas de que los comisionados habian sido agasajados por los mismos maestros de postas en los viages de ida y vuelta que hicieron de Vitoria á Irun. Pero la malicia dió luego una falsa y ridícula interpretacion á una reunion tan análoga á sus relaciones, como al sistema de igualdad establecido; y llegó la osadía á propagar en toda la carrera, que si los trece maestros de postas de los distritos de San Sebastian y Vitoria habian contratado con la Sociedad, era porque los comisionados de esta habian sorprendido su candor y buena fe en el atolondramiento y regocijo del banquete (1).

Este es el caracter de las razones que exponen los conductores; y estas las calumnias con que durante siete meses han tratado de arredrar á la Sociedad, y de alucinar al Gobierno y al público.

Los comisionados, al regresar á Madrid tuvie-

(1) Se difundió la voz de que se les habia embriagado en la comida.

ron en Burgos una reunion de los maestros de postas de este distrito, y el resultado hubiera sido igual al de Vitoria, si alguno de ellos no hubiera trabajado con proposiciones inadmisibles, en poner una barrera entre la Sociedad, y los mismos maestros de postas. Los denuestos y el modo furioso con que algunos de ellos, (los mismos comisio nados de los maestros de postas) empezaron esta sesion, impidieron proseguirla, desvaneciendo asi las esperanzas de la Sociedad y de la mayor parte de los maestros de postas.

Al paso por Buytrago, convinieron los comisionados de la Sociedad con el maestro de postas de este punto, de manera que á fines de enero tenia la Sociedad contratados 14 de los 35 maestros de postas de la carrera. Sin embargo, los que continuaban llevando la representacion de los maestros de postas prosiguieron sus gestiones falsamente á nombre de todos, y en especial los maestros de postas, de Tolosa y Oyarzun que ya no tenian poderes de sus comitentes (1).

(1) Es de notar en este lugar la inconsecuencia con que procedió el maestro de postas de Tolosa, el cual haciendo contratar á su hijo con la Sociedad en 6 de enero de 1821, y prestándose luego á contratar por sí con la misma en Madrid, á últimos de enero con un compañero el de Oyarzun, firmaron los dos sin embargo su representacion en 27 de febrero sin tener quizá poderes para ello. La Sociedad no se ha vengado: ha contratado con los dos, y les ha dejado sus postas.

Persuadida cada vez mas la Sociedad de la solidez y de la utilidad comun de su proyecto, pasó en 29 de enero de este año á celebrar la contrata con la renta de Correos, con arreglo á lo prevenido por la real orden de 25 de setiembre de 1820. Un artículo de este escrito se consagrará á la esposicion de esta contrata, puesto que los enemigos de la Sociedad han querido fundar en ella absurdamente el apoyo principal de sus infundadas pretensiones.

En seguida, la Sociedad solictó de la Direccion general de Correos una circular á los maestros de postas, en que los escitase de nuevo á contratar con la Sociedad, dándoles para este fin un nuevo plazo ademas del que ya les habia concedido; pero esta gestion no produjo el menor efecto.

La idea de la Sociedad, al proceder con tanta moderacion y miramientos, era no remover de sus paradas á ninguno de los maestros de postas; mucho mas despues de saber, por el viage de ensayo que habian hecho sus comisionados, que todos ellos (escepto los cinco ya indicados) no tenian otra oposicion á las ideas de la Sociedad, sino la que les habian inculcado (por su peculiar interés) los conductores de la Mala.

Por otra parte, sabia la Sociedad que el unico inconveniente que la Direccion de Correos al informar al ministerio, encontraba en la concesion he-

cha á la Sociedad, era el que de resultas de ella, podian quedar perjudicadas muchas familias: esto es, las de los maestros de postas que quedasen sin parada (1).

Asi fue que la Sociedad se propuso no privar á ningun maestro de postas de su parada, haciendo con este fin cuantos sacrificios le fuese posible. Con todo, se pasó el mes de febrero sin que ningun otro maestro de postas se decidiese á contratar con la Sociedad, no porque sus proposiciones no les acomodasen, sino por miedo al poder que habian dado, y al influjo de los conductores que seguian en su idea. La Sociedad conserva muchas cartas que comprueban esta verdad harto notoria.

Viendo la inutilidad de su moderacion y de su paciencia, se decidió la Sociedad en primeros de marzo de este año á poner la línea, si no en los términos que deseaba, á lo menos en aquellos en que le fuese posible. Con este objeto buscó nuevos asentistas de paradas, y puso en ejecucion los pro-

---

(1) El señor don Fernando Laserna, en la actualidad consegero de Estado, fue el director que desde el principio de la empresa de la Diligencia-Correo, intervino constantemente en todo lo relativo á este establecimiento. Su mucha ilustracion le hizo proteger esta empresa; pero habiendo anunciado la opinion de que si la Sociedad no procedia con moderacion, podria perjudicar á algunas familias; esta se aprovechó de la indicacion de una persona tan respetable.

cedimientos de que se habia valido para establecerla en el distrito de Madrid á Valencia. Treinta caballerias salieron de Barcelona con direccion á Burgos para montar tres paradas, y otras cuarenta debian salir de Zaragoza para el mismo destino. En Vitoria debian comprarse otras cuarenta para pasar á las inmediaciones del Ebro. A Madrid llegaron veinte y dos de Valencia, que con otras treinta que se esperaban, y ochenta mas que habian de comprarse en Madrid, debian acabar de guarnecer esta carrera. Al mismo tiempo la Sociedad envió á recorrer la nueva línea á su visitador general, para que hiciese saber la última resolucion á los maestros de postas.

Esta conducta de la Sociedad no dejó duda á los maestros de postas de la carrera de que la empresa tenia sínceros deseos de arreglar la línea, y poder para verificarlo por sí sola, sin embargo de cuanto les habian querido persuadir los conductores: (1) y así, consultando su interés propio, contrataron con la Sociedad, y le proporcionaron la satisfaccion de no tener que privarlos de las postas, á

(1) Son increibles las ideas que los conductores de la Mala esparcian en la carrera, para denigrar á la Sociedad. No es estraño; pues esta les hace perder un negocio de mucho interés para ellos, aunque con grande beneficio de los viageros y del Estado.

pesar de que esto no lo hizo la Sociedad sin grandes sacrificios; pues tuvieron que retroceder de Burgos y Madrid sus caballerias á Cataluña, de lo que le resultaron gravísimas pérdidas.

La Sociedad las da por muy bien empleadas, con tal de no haber perjudicado á algunas familias, único inconveniente que la Direccion de Correos encontraba en la concesion, y que á la misma Sociedad se le hacia muy sensible.

Todavía no cree la empresa haber perjudicado á los antiguos maestros de postas de Alcobendas, Lerma, Burgos y Quintanapalla, únicos en la carrera que se han quedado sin parada; pues que los ha convidado cinco veces para que las conservasen. No quisieron prestarse á ello; la Sociedad hubo de celebrar con otros sus convenios, y en el dia no está en su mano rescindir estas contratas. Quéjense pues de su tenacidad, no del proceder de la empresa; cuya moderacion fue tanta que ellos mismos llegaron á atribuirla á debilidad.

Ya no faltaba mas á la Sociedad para poder principiar con éxito su servicio, y no la paralizaran las funestas asechanzas de los conductores de Correos de esta carrera, acérrimos enemigos de la empresa, y motores de todas las contrariedades que ha sufrido.

No se ocultaba á la Sociedad que la privacion de la enorme ganancia que tenian estos conductores, con los precios alzados á que ajustaban los asien-

tos en sus incómodos carruages, y sobre todo con los efectos que conducian en ellos en todos los viages, (1) habian de producir una resistencia casi invencible por parte de ellos. Asi trató de buscar un término medio para conciliar sus intereses, y se decidió á abandonarles los encargos que acostumbra y puede llevar la Diligencia, poniéndoles únicamente por decorosa condicion el que cuidasen de la recomposicion de los carruages: condicion de la que hubiera aun desistido la Sociedad, si ellos no hubiesen querido admitirla.

Con este objeto se solicitó por medio de la Direccion general de Correos una entrevista de los mismos conductores con el administrador de la empresa, y de resultas les puso este último el papel número 9, al que contestaron con el que se copia bajo el número 50. A cuya lectura se echará de ver al instante la supercheria y mala fe de los conductores, que no teniendo el menor escrúpulo en

(1) En Madrid no se duda del comercio que hacian estos conductores, ya de salmones, quesos, capones y corderos, ya de efectos de diferentes especies y encargos de un comercio mas lucrativo. Este es el verdadero origen de la contrariedad: esta la filantropía y patriotismo de los conductores; este el beneficio que hicieron á la nacion; ¡ y los incautos maestros de postas prestaban sus caballerías para tanto y tan ageno beneficio. !!!

hacer por medio de sus carruages, un comercio de otro interés y de otro riesgo, en todo caso prohibido por las ordenanzas de Correos, escrupulizaban el llevar en la Diligencia los encargos, cuando se sabe que esta puede y debe llevarlos. La Sociedad vió por este proceder, que nada habia que esperar de sus jurados enemigos, los referidos conductores. A pesar de esto, intentó varias medidas de conciliacion, pues el interés de la Sociedad es y será siempre no perjudicar el de los demas; pero observando que eran inútiles sus gestiones è infundadas sus esperanzas, y sabiendo por otra parte que los indicados conductores propalaban y aseguraban que jamas harían el menor servicio en union con la empresa, reclamaron de la Direccion general de Correos los medios de llevar á efecto su contrata, y entre ellos la observancia del artículo 2.º del título 18 de la ordenanza de Correos, reclamada tambien al mismo tiempo por un número mucho mayor de conductores que no creian ser postergados á los que esclusivamente hacian el servicio en la carrera de Madrid á Irun.

Y como estos podian pretestar que tenian un derecho á correr en esta carrera, por el adelanto que habian hecho en la construccion de sus carruages, la Sociedad se prestó á indemnizarlos de aquel gasto, pagándoles el valor de aquellos carruages, sin embargo de que con el tráfico que con

ellos han hecho, es mas que probable que han centuplicado el importe de lo que pagaron por su compra.

La Direccion general de Correos, viendo por una parte la concesion hecha por el Gobierno á la Sociedad de Cataluña, y por otra la contrata celebrada por esta, los enormes gastos que se habian hecho, y las justas reclamaciones que le hacia la misma Sociedad, no dudó en variar los conductores; y la Sociedad dispuso que, en los treinta y tres dias que debian mediar entre la cesacion de estos y el principio de su servicio en los coches, se hiciese este en carros violines, de que tanto se ha hablado, y que son de la misma construccion y forma que los que se emplean en la carrera de Andalucia, é iguales á los que los mismos conductores disidentes empleaban de Madrid á Vitoria, antes de usar sus predilectos carruages.

El amor propio y el interés de los espresados conductores se vieron fuertemente contrariados por este golpe. El primero, porque se veian asimilados á los demas conductores, de cuya esfera jamas debian haber salido; el segundo, porque perdian la ocasion de seguir las especulaciones que hacian con su tráfico en esta carrera. De aqui dimanaron escritos infames que la Sociedad no ha perseguido ante la ley, porque despreció á sus autores, sobre todo al que firma D. B.; el cual tuvo

á pocos dias que retractarse de un grosero error que habia cometido en uno de ellos; y sobre todo, se mostraron insubordinaciones escandalosas, que los mismos conductores hubieran pagado muy caras si el caracter de la persona contra quien se dirigieron no hubiese creido impropia de su buen nombre y de sus generosos sentimientos, toda providencia que pudiese tener el aspecto de venganza (1).

Estos son los procedimientos de la empresa, en la plantificacion de la línea de Madrid á Irun, de los cuales resulta en compendio lo siguiente: 1.º que ha hecho proposiciones y contratas ventajosas á los maestros de postas de la carrera como se manifiesta en el estado número 11.

2.º Que no ha perjudicado á ninguna familia de los antiguos maestros de postas, pues ha admitido y conservado á todos los que han querido contratar, y solamente ha buscado nuevos asentistas para el corto número de paradas, cuyos maestros de pos-

(1) Los papeles han hablado del juicio conciliatorio intentado entre el señor don Remigio de Argumosa y los conductores espresados, asi no haremos mencion de él; pero si diremos que la Direccion de Correos hizo bien en no admitir este juicio, pues versaba acerca de sabias providencias gubernativas, sobre las cuales los conductores no podian demandar á su gefe el Director general de Corrcos, por este medio.

tas se han negado á hacerlo, como lo espresa el mismo estado.

3.º Que no ha solicitado la separacion de los antiguos conductores, hasta que ha visto la imposibilidad de atraerlos á la razon, y de hacer por medio de ellos con exactitud el servicio de que se ha encargado.

Quedan pues desvanecidas las calumnias con que se ha tratado de desacreditar la Sociedad; y presentada en su verdadero punto de vista, la noble conducta que siempre la ha distinguido. Sin embargo, para hacer mas evidente su razon, cree del caso reunir los cargos principales que se le hacen, y las perentorias contestaciones que á ello da en los dos artículos siguientes.

Art. X.

Cargos principales que los enemigos de la Sociedad hacen á la empresa, y contestaciones de esta á todos ellos.

Si la Sociedad de Cataluña quisiese refutar uno por uno los cargos que pretenden hacerle, los que insisten en querer conservar la representacion de los maestros de postas; y los particulares de los conductores, en sus representaciones al Gobierno de 27 de febrero y 6 de abril de este año, se ne-

cesitaria un volumen para manifestar la falsedad de los datos que presentan, y para esponer con toda claridad la siniestra intencion con que se hallan estendidos sus escritos. En general puede decirse que á falta de razones sólidas y fundadas presentan argumentos sofísticos y especiosos; que tratan mas pronto de seducir que de convencer, de alucinar que de sostener sus pretendidos derechos, de hacer por último suposiciones falsas y presentar datos inexactos. Su objeto verdadero es indisponer los ánimos contra una Sociedad creadora é introductora en España de un procedimiento útil; que si bien conocieron, segun parece, los maestros de postas, al mismo tiempo que la Sociedad de Cataluña, lo cierto es que no quisieron ponerle en planta, hasta que vieron que esta lo habia intentado y conseguido ya en otra carrera.

Estando la Sociedad en este concepto tan verdadero, no contestará si no á los cargos que tengan alguna apariencia de razon, despreciando todo el fárrago que se nota en aquellos escritos; entre los cuales, para que se vea la inconsideracion y poco fundamento con que están concebidos, basta observar la siguiente nota: (representacion de 6 de abril pág. 23).

Los habitantes de la carrera, despues de formar varias congeturas por el modo con que se restringen las contratas pendientes, y en vista de los

coches con que la Sociedad hizo los primeros ensayos, no dejan de discurrir acerca de la impunidad del general Chavarri en junio último.

¿Podria creese? ¡Se puede dar un absurdo mas completo, una siniestra intencion mas claramente manifestada! ¿Qué tienen que ver los contratos ni los coches de la Diligencia, con la impunidad del general Chavarri? La Sociedad podria decir, siguiendo el mismo espíritu, que la insubordinacion de los conductores, y la pertinacia de los maestros de postas, tienen íntimas relaciones con las tramas de Merino y Vinuesa, y la conspiracion del escribano Ortiz de Pinedo; pero la Sociedad no emplea para defender su justa causa, medios tan ilegales como absurdos.

El primer cargo, pues, que los maestros de postas hacen á la Sociedad, es que esta los ha despojado de sus paradas, teniendo estos mas derecho á ellas, porque son hijos ó nietos de maestros de postas, etc..

Pero este cargo, que seria en primer lugar contra el Gobierno, pues que solo por su autoridad se ha procedido en todas las operaciones de la empresa, se destruye por la raiz con un sencillo raciocinio.

No es verdad en efecto que la Sociedad haya despojado á nadie de sus paradas; antes al contrario, ha tenido un interés particular en que to-

dos quedasen con ellas, como se ha demostrado en el artículo 9.º, y como lo manifiesta el estado número 11. Lo que la Sociedad ha hecho es impedir por medio de la concesion que ha obtenido, el que los maestros de postas, influidos por los enemigos de la Sociedad, pudieran darle una dura y arbitraria ley; y á esto le daba un derecho lo que esperimentó en el tiempo que hizo el ensayo en la carrera de Andalucía, de que se ha hablado en el artículo 7.º Asi pues la Sociedad, lejos de valerse de los derechos que le proporcionaba la concesion hecha por el Gobierno, no se ha valido de ellos para perjudicar á los maestros de postas, si no para que estos no la perjudicasen á ella con proposiciones inadmisibles. Ya se ve que esta respuesta prescinde de la absurda aplicacion que se hace por los conductores, de las leyes que hablan de despojos y reintegros de posesion: remedios ciertamente protectores, y que no hubieran dejado de reclamar en los tribunales los conductores, y maestros de postas sus aliados, si no les hubieran dado el desengaño de que tales acciones solo pueden tener lugar cuando se trata de una verdadera posesion que jamas tuvieron ni pudieron tener los conductores.

Por otra parte, tratándose de la conveniencia sola, ¿qué importaba que los maestros de postas se quedasen sin paradas? ¿Son acaso empleados del Go-

bierno; ó bien unos meros contratistas? ¿No se quedan sin paradas cuando de resultas de poner las postas á pública subasta, hay otros que hacen mejores proposiciones? Pues si hay repetidos egemplares de que los maestros de postas se quedan sin paradas tratando de una administracion por cuenta del Gobierno, ¿por qué se hace un cargo á la Sociedad de Cataluña, de que sin embargo de tener facultad de separarlas de ellas, ha hecho grandes sacrificios para conservarlas?

No es, pues, digno de aprecio el otro cargo que hacen los maestros de postas al Gobierno y á la Direccion general de Correos; al cual no obstante se propone la Sociedad contestar, por lo mucho que debe interesarle no consentir errores ni sofismas de ningun género. ¿Por qué (dicen) se concede á la Sociedad de Cataluña la facultad de poner la Diligencia con la conduccion de la correspondencia pública, cuando los maestros de postas hubieran hecho un servicio igual y con las mismas condiciones? ¿Por qué no se les dió aviso de este proyecto?

Pero los maestros de postas de la carrera de Irun no podian ignorar que desde el año de 1818, se habia establecido en la península una Diligencia-Correo, y que luego en 1819 se prolongó desde Valencia á Madrid. Si tanto, pues, hubiera sido su amor al servicio de la patria, como ahora pre-

tenden manifestar, ¿por qué en los años de 18, 19 y 20 no han tratado de establecer una Diligencia en su carrera, cuyo camino no solamente es el mejor de España, sino que puede competir con los mas bien construidos de Europa? ¿Por qué no manifestaron en aquella época los vehementes deseos que ahora ostentan, y por qué estuvieron inertes durante el largo tiempo que medió entre el egemplo que les dió la Sociedad de Cataluña y la solicitud que esta hizo de poner la Diligencia en su carrera? Esto manifiesta muy bien la idea que la Sociedad ha formado, y que cualquiera sensato formará de todas sus representaciones, esto es, que las tentativas de los maestros de postas de la carrera de Irun, no tenian por objeto el establecimiento de una Diligencia, sino impedir que la Sociedad catalana estableciese la suya.

Por otra parte, ¿qué necesidad tenia el Gobierno de ir á consultar á los maestros de postas acerca de este objeto? ¿Qué son los maestros de postas mas que unos contratistas? Y uno por otro contratista, ¿no vale tanto siquiera la Sociedad de Cataluña, compuesta toda ella de ciudadanos españoles, como la pretendida Sociedad que ahora se formase de los maestros de postas, que no tienen mas caracter ni recomendacion que los primeros, y que no ofrecieran nunca tal vel tanta garantía?

Ademas de esto, ¿no era justo, no era equita-

tivo preferir en la concurrencia una Sociedad que quiere establecer este procedimiento util en todas las carreras posibles del reyno, á otra Sociedad que no tiene por objeto mas que una sola carrera? ¿No era eminentemente político otorgar la preferencia á una Sociedad que ya habia dado pruebas de su exactitud é inteligencia, respecto de otra que aun no ha tenido ocasion ni tiempo para darlas? ¿De una Sociedad finalmente que solo se entromete en este establecimiento para estorbar el beneficio dela otra, y en el crítico momento de haber obtenido ya una concesion con este objeto? La Sociedad de Cataluña repite que nunca se entrometerá á paralizar ni destruir otra Sociedad española. Testigo de esto son sus ideas de limitar la Diligencia hasta Sevilla, para no perjudicar á la compañía de los barcos de vapor del Guadalquivir; sin embargo de que se le ha obligado á encargarse de la conduccion de la correspondencia pública hasta Cadiz Ni cuando se pretende oponer las pretensiones de una asociacion de industria á las de otra, será inutil averiguar en este lugar lo que viene á ser esta Sociedad titulada de los mastros de postas de la carrera de Madrid á Irun. Por decontado sabemos que un comisionado en Madrid es un comerciante de libros llamado don Alejandro Rodriguez: sabemos tambien que sus agentes principales son los antiguos maestros de postas de Alcobendas, Burgos, Quin-

tanapalla, y los actuales de Tolosa y Oyarzun; pero ignoramos que los maestros de postas de toda la carrera entren y formen esta nueva Sociedad. Lo que podemos asegurar es, que los doce maestros de postas desde Ameyugo hasta Villafranca y el de Andoain retiraron en enero último los poderes á sus encargados, los señores Elorrio y Michelena; los cuales á pesar de esto, no han dejado de representar al Gobierno en nombre de aquellos, como si estuviesen vigentes sus poderes. Sabemos asimismo que la tal Sociedad es imaginaria, y que muchas de las ofertas que hacen, carecen de fundamento, como se verá mas adelante. Ademas treynta y uno de los treynta y cinco maestros de postas han contratado ya con la Sociedad de Cataluña. No hay pues tal Sociedad: todo lo que se dice y hace en su nombre, es una pura invencion, un mero deseo de alucinar á la nacion y al Gobierno, y unos medios empleados con falsedad y á sabiendas, á fin de paralizar la marcha (ya que no pueden suspenderla) de la Sociedad titulada de Cataluña.

Los mismos maestros de postas, en su papel de 27 de febrero, proponen al Gobierno, segun dicen, una rebaja de trescientos mil reales en cinco años, y un tercer correo por semana. La Sociedad de Cataluña contesta á lo primero, que es imposible que tengan los comisionados de los maestros de postas encargo de ofrecer esta rebaja,

cuando los representantes de la Sociedad de Cataluña han oido de boca de los mismos maestros de postas, que nunca accederán á esta proposicion, y cuando existe en la Direccion general de Correos una solicitud (reproducida en enero último) de los maestros de postas de Villareal, Vergara, Mondragon, Salinas, Arroyave, Vitoria, Puebla, Miranda, y Ameyugo, solicitando en vez de una rebaja un aumento por los motivos que en ella esponen. ¿Cómo, pues, los llamados comisionados de los maestros de postas se atreven á proponer una rebaja en nombre de todos, cuando hay á lo menos la cuarta parte de los maestros de postas de la carrera que hacen una solicitud tan contradictoria, y cuando todos los demas se oponen á ella?

Este no es mas que un pretesto para alucinar al Gobierno; es un abuso que hacen los comisionados de unos poderes que arrancaron, no se sabe cómo, á unas gentes incautas y harto perjudicadas por sus intrigas. Por lo que hace al tercer correo por semana, tambien está dispuesta la Sociedad de Cataluña á ponerle luego que la Direcion general de Correos se lo permita; pero esta variacion, al parecer tan sencilla y ventajosa, parece que presenta grandes inconvenientes. Como quiera la Sociedad de Cataluña hará sobre este particular lo que la indique el Gobierno; bien persuadida de que

un tercer correo por semana no puede serle sino muy favorable, asi como puede estarlo la administracion de Correos de ser mas segura la oferta de la Sociedad de Cataluña, que la de estos pretendientes de empresarios.

Otro de los inconvenientes que los maestros de postas oponen al establecimiento de la Diligencia-Correo en la carrera de Madrid á Irun, es la imposibilidad de hacer el servicio en ella por este medio. Por la Sociedad contesta la esperiencia, y ademas se responde con los datos que se manifiestan en el cálculo número 12

Los demas argumentos que emplean los maestros de postas contra la Sociedad de Cataluña, son de tan poca monta, que ni referirse merecen. Una sana razon, la mas leve tintura de las personas y de las cosas, bastan á refutarlos de un modo decisivo. Lo que aparece bien probado en la solicitud, es el encono de los inconsolables comisionados contra la empresa de la Diligencia-Correo, que querian formar una Sociedad ventajosa para ellos, á espensas y con riesgo de los incautos maestros de postas y en virtud de los poderes amplios que obtuvieron de ellos por un efecto de las predicaciones de los antiguos conductores de la carrera de la Mala, únicos autores de toda esta duradera lucha, que han tenido bastante arte de encender, y sobrada malicia para fomentar por sus propios y graves intereses.

Si la Sociedad ha contestado á los cargos que le hacen los maestros de postas, es porque aunque infundados tienen algun vislumbre de razon, y sobre todo por la consideracion que merece este número de ciudadanos útiles, suponiendo que ellos formen la pretendida sociedad; cosa que tenemos datos para no creer, como hemos dicho.

Ahora, por lo que respecta á los cargos que puedan aparecer en la representacion al Rey, hecha por los conductores que eran de la carrera de la Mala, y aparece firmada en 6 de abril de este año, la Sociedád se abstendrá de contestar: pues ademas de que dicho papel es una pura diatriva, un tegido de inconexiones y de falsedades contínuas, se han dado ya suficientes razones en este artículo para probar cuanto se deseaba, y aun se añadirán algunas en el inmediato, con las cuales se debe creer que no quedará por desvanecer ninguna especie.

Lo único que se contestará á un papel insidioso, triste resultado de la insubordinacion de los que le firman, es lo siguiente:

1.º Que en la separacion de los conductores que se quejan, no se ha hecho mas que observar el artículo 2.º del título 18 de la ordenanza de Correos, que la Sociedad de Cataluña reclamó de la Direccion general de este ramo, porque vistas las asechanzas de estos conductores y su decidida oposicion á hacer el servicio con los Coches-diligencias,

no quiso comprometerse para la conduccion de la correspondencia pública con sugetos que procedian de mala fe, y que eran sus mas capitales y activos enemigos. La Sociedad está aun pronta á satisfacerles sus carruages; pero los conductores no quieren esta indemnizacion, parte por orgullo y parte porque tal vez conservan aun varias esperanzas de hacer en ellos el tráfico que tanta utilidad les producia.

2.º Que la Sociedad nunca se ha propuesto hacer el servicio con carros; pero que mandó construirlos para los treynta y tres dias que mediaron entre la separacion de los antiguos conductores y el principio de su servicio. Y aun conviene no olvidar lo que se ha dicho ya, que estos carros de que tanto se ha murmurado, son de la misma clase que los que sirven en la carrera de Madrid á Cadiz, iguales á los que los mismos conductores que se quejan, usaron en el año de 1819 desde Madrid á Vitoria, y de la misma construccion en fin de los que deben tener todos los maestros de postas de la carrera para los casos fortúitos.

3.º Que las condiciones de la contrata celebrada con la Sociedad catalana, se han estendido por la contaduría general de Correos, han sido aprobadas por el Gobierno, y no ha intervenido únicamente en ellas el respetable Director de Correos, de quien tanto sequejan, sino en union con sus

dos antecesores, de los cuales el uno ya no existe, y el otro sabrá sostener en el consejo de Estado á que pertenece, su acierto y la pureza de su intencion en este asunto, como en todos los demas que han estado á su cargo.

4.º Que la circunstancia de sacar las paradas á pública subasta no es una ley fundamental, sino una regla que el Gobierno ha dado á la Direccion general de Correos para proceder en esta materia. Que el Gobierno que es el que la ha establecido para muy comunes y diferentes circunstancias, puede sustituirle otro método, cuando, como en el caso presente, se trata de hacer una mejora, y que la Direccion general de Correos ha usado muchas veces de esta facultad cuando ha tenido razones para ello, como se ve en las muchas postas que sin sacarse á pública subasta siguen *por la tácita.* ¿No pretenden esto mismo en favor suyo los conductores y maestros de postas?

5.º Finalmente, que el Gobierno ni la nacion no necesitan de proyectos de conductores que confunden el saber correr y ganar horas, con el entender de proyectos de correos, canales y caminos. Uno y otra podrán oir con gusto las reflexiones que les dirijan los ciudadanos de todas clases; pero saben que no deben hacer caso de las impertinencias de aquellos, que bajo la máscara de pública utilidad, no hacen mas que mover todos los resor-

tes para conservar sus propios y tal vez mal concebidos intereses.

Los espresados conductores se establecieron esclusivameute en la carrera de Madrid á Irun, bajo pretesto de haber introducido en ella unos carruages, cuyo importe, como se ha dicho, han cobrado de un modo centuplo. Y ahora que se ha puesto en vigor el artículo 2.° del título 18 de la ordenanza de correos, se quejan amargamente. ¿Qué derecho tenian para aquella preferencia? Ninguno. ¿Por qué debian ser antepuestos á sus compañeros? No se sabe. ¿Qué méritos tenian sobre los demas? Hable por la Sociedad un periódico de esta corte, al que los espresados conductores no han contestado todavía (véase el número 13).

La Sociedad podrá hacer un análisis de toda la representacion de 6 de abril último, y confundir á sus autores facilmente con los mismos datos que ellos citan; pero no lo cree oportuno, tanto porque nunca ha sido su opinion contestar á dicterios y falsedades, cuanto porque los argumentos de algun peso quedan ya destruidos en el discurso de este escrito. Por otra parte, la Sociedad no quiere entrar en esta discusion, aunque le sobran armas para triunfar, porque no cree decente dar al público el triste espectáculo de que se venga de sus oficiosos enemigos.

Art. XI.

Contrata que la Direccion general de Correos ha celebrado con la Sociedad titulada de Cataluña, y esposicion de las razones de equidad y conveniencia en que se fundan sus condiciones.

Como una gran parte de los argumentos de que se han valido los llamados comisionados de los maestros de postas y los conductores variados de carrera, se fundan en interpretaciones que dan á la contrata celebrada entre la Direccion general de Correos y la Sociedad, se ha creido del caso presentar por estenso las condiciones de esta contrata y esponer las razones en que se fundan. Pero antes de todo es necesario repetir lo que ya hemos dicho en otro párrafo de este escrito; á saber, que las condiciones que vamos á presentar, son iguales en un todo (excepto en las cantidades) á las que se pasaron á la Sociedad de Cataluña por la Direccion general de Correos para la carrera de Andalucía; que estas condiciones fueron aprobadas por real orden de 24 de agosto, y que en la época en que se estendieron, no se componia la Direccion general de Correos de la parte de la persona

de que los conductores se quejan, sino tambien de las otras dos de que se ha hablado en uno de los artículos anteriores (1).

1.ª *La mencionada Sociedad de Cataluña, se obliga á conducir la correspondencia general por su cuenta desde esta corte hasta Irun, pasando por las ciudades de Burgos y Vitoria á Irun, y vice-versa; bien llevandola en la Diligencia hasta dicha estafeta de Irun, ó bien en los carruages que ahora usan, propios de los conductores del ramo, que deben siempre ser los encargados de ella; constituyéndose la Sociedad para este efecto maestro general de postas de esta carrera, arreglándose á las horas y salida de las balijas de las estafetas de las respectivas agregaciones á las principales, como ahora se practica y demuestra el plan forma- por la contaduria general, y prevenciones del oficio de 7 de diciembre próximo, reducidas á la detencion de trece horas en Vitoria, y en Burgos dos á la ida; y nueve en la primera, y dos en la segunda á la vuelta, en tiempo de verano y en invierno, con la precisa circunstancia de esperar el*

---

(1) Esta observacion se hace para que se vea el fundamento con que hablan los conductores variados de carrera en las páginas 9, 10, 11 y 12 de su escrito.

correo de Santander que se atrasa á causa de las nieves.

Por esta condicion se ve en primer lugar, que la Sociedad se compromete á llenar la correspondencia con seguridad, esto es, ó en los coches de su empresa, ó bien en los carruages que se usaban al tiempo de estender la escritura. La Sociedad nunca pensó hacer uso de aquellos carruages; pero viendo que la Direccion la ponía en aquella disyuntiva se conformó, bien persuadida de que en sus coches podrian hacer muy bien el servicio. En segundo lugar se observa por esta condicion, que la correspondencia nunca debe salir del cuidado y cargo de los conductores de la renta; medida que la Sociedad ha encontrado muy justa, y con la que se ha conformado, sin embargo de que el conductor de la renta le priva de disponer de un asiento en todos los viages por el que ocupa constantemente en el cabriolé. Ultimamente, la condicion espresada impone á la Sociedad la ley de hacer el servicio en los mismos terminos que antes se hacía, con las mismas salidas, á las mismas horas, los mismos descansos, etc. La Sociedad ha tomado sus medidas para hacerlo en estos términos; y afortunadamente la esperiencia va manifestando que puede hacer esto, sin embargo de todo lo que se ha dificultado. Mas hace todavia la Sociedad. A la ida se para en Burgos cuatro horas en vez de dos, y en Vitoria veinte en

vez de trece (1). A la vuelta se para diez horas en Vitoria; tal vez podra pararse cinco mas en Burgos; y esto lo hace sin alterar en lo mas mínimo la presteza y exactitud del servicio de que se ha encargado. En una palabra, la Sociedad, asi en este particular como en los demas, está obligada á hacer el servicio en los mismos términos que antes se hacia. ¿Donde está pues el perjuicio del público?

2.ª *Tendrán en las paradas los postillones correspondientes y el número de caballos que señala el citado plan, de la edad y fortaleza convenientes, haciendo los acopios necesarios para el servieio del correo, y á la ligera, y dos sillas de montar en cada parada, bien acondicionadas y decentes, y ademas un carro entoldado y con red, segun está contratado generalmente con los maestros de postas, que servirá para los casos estraordinarios de romperse el de los conductores, si se hiciese la conducion en esta clase de carruages, cuidando de que esten prontos siempre dos caballos y un postillon, para cualquier correo estraordinario que llegue.*

---

(1) Los señores conductores variados de carrera, ó no saben leer ó se valieron de alguna falta del copista de la escritura que ellos vieron, pues pusieron tres horas en lugar de trece. En este error fundaron ellos uno de sus mayores argumentos. ¿Quíen dejará de conocer que esto es edificar sobre arena? Véase la página 24 de su representacion de 6 de abril.

La Direccion general de Correos detalla en este artículo á la Sociedad el por menor de sus obligaciones, respecto al modo de tener montadas y servidas las paradas; todo con objeto de que la empresa sea responsable de la mas pequeña falta que se note en el servicio; y la Sociedad ha tomado tan buenas medidas, que ha mudado el aspecto de las paradas, ha dado ocasion á que todas ellas mejorasen de calidad, aumentasen el número de caballerías, y se hiciesen las variaciones que espresa el citado plan n.° 11. Esta es una de las grandes ventajas que la Sociedad ha ocasionado al público con su empresa, pues ahora es cuando encuentra en esta carrera paradas numerosas y bien servidas.

3.ª *Se encarga la Sociedad de cumplir las contratas que en la actualidad tiene pendientes el ramo de correos con los maestros de postas y conductores; entendiéndose con respecto á estos, que las vituras* (1) *en que se conduce la correspondencia, son de su propiedad, y que para la conservacion se le permiten dos agregados por su cuenta,*

---

(1) El nombre de *vituras* de que tanto se rien los señores conductores variados de carrera, es el mismo que ellos dieron á sus predilectos carruages, y sin duda se hizo uso de él en la escritura para la mayor inteligencia del punto de que se trataba.

que paguen cada uno ocho reales por legua, distribuidos entre el conductor y maestros de postas; con la prevencion de que la propia Sociedad se encargará de dichas vituras á justa tasacion, si quisieren los couductores deshacerse de ellas.

Cuando se estendieron estas condiciones, habia algunos maestros de postas que no habian terminado las contratas: por esto la Direccion, justa en todas sus disposiciones, empieza por imponer á la Sociedad de Cataluña la obligacion de mantener las contratas pendientes, con la idea de no irrogar en nada perjuicio; y la Sociedad aceptó esta condicion, por que es de eterna justicia el cumplir lo que se tiene contratado. Debe pues sacarse de aquí una respuesta general y perentoria á las quejas afectadas en nombre de las clases de conductores y maestros de postas, á los cuales se les preservan por esta condicion todos sus derechos. Y es del caso tambien hacer una observacion para contestar á una maligna interpretacion de los conductores variados de carrera, y es que como los maestros de postas de una carrera no terminan sus contratas en un mismo dia, ni en un mismo mes, ni en un mismo año, es de absoluta necesidad tomar en este particular la determinacion que tomó la Direccion general de Correos por medio de esta condicion; pues de otro modo era imposible encontrar el momento en que la Sociedad hubiera podi-

do encargarse de las postas de esta línea.

En la misma condicion se puede observar el modo favorable á los conductores, con que procedió la Direccion general. Estos habian en 1819 establecido unos carruages de su cuenta para hacer con ellos la conduccion de la correspondencia pública, y de algunos viageros; imitacion, aunque bastante imperfecta, del sistema inventado é introducido en la península por la Sociedad de Cataluña en el año anterior de 1818, desde Barcelona á Valencia. Los conductores espresados, en el espacio de año y medio que han usado de estos carruages con la facultad de llevar en ellos dos agregados, han tenido tiempo mas que suficiente para reintegrarse de la cantidad que les costó su compra (esto prescindiendo de los otros usos en que es notorio han empleado sus carruages), como se manifiesta en el cálculo núm. 14; pero la Direccion general obligó á la Sociedad por esta condicion á pagar á los conductores los ya indicados carruages á precio de tasacion, á fin de que aquellos no esperimentasen el menor quebranto. Y los conductores, sea por pique, sea por que creyeron que la Sociedad necesitaba de estos carruages, ó bien porque temieron que esta no manifestase al público los instrumentos de que ellos se valieron para hacer un tráfico muy lucrativo, no han querido que les pagase sus carruages la Sociedad; y esta se lo ha agrade-

cido muchísimo, pues no ha tenido que hacer este desembolso, aunque, como se ha dicho, está siempre pronto á cumplir exactamente la condicion tercera, como todas las demas de su contrata.

4.ª *Satisfará el ramo de correos á la empresa, por el transporte de la correspondencia de esta carrera, lo mismo que en el dia cuesta, esto es, quinientos cuarenta y ocho mil novecientos sesenta y seis rs. vn. anuales, efectuando los pagos en el modo y tiempo que ahora se verifican, que es la anticipacion de media anualidad, recibiéndola en las administraciones principales de donde dependan, á saber: en Madrid doscientos cinco mil seiscientos sesenta y seis rs.: en Burgos ciento treinta y dos mil reales: en Vitoria ciento doce mil y quinientos: en San Sebastian ochenta mil; y en Irún se abonará al administrador y maestro de postas diez y ocho mil y ochocientos reales, y al efecto los administradores principales de dichas formarán liquidacion de lo devengado por los maestros de postas hasta el dia en que dé principio la Sociedad á hacer el servicio por su cuenta, y segun ella se descontará lo que estuviesen debiendo los citados maestros de postas por sus anticipaciones, y reintegrará la Sociedad ó deducirá de lo que deba percibir por la media anualidad anticipada del contrato, para cuyo cumplimiento afianzará la Sociedad con dos mesadas, que con respecto á los quinientos cuarenta*

y ocho mil, novecientos sesenta y seis reales anuales, importan noventa y un mil, quinientos reales, depositándolos en la tesorería del ramo, obligándose á reponer con esta suma las paradas que no estuviesen corrientes y en estado de servicio; y en caso de invertirla en este objeto, ha de instituir otra igual en la tesorería para seguridad del contrato.

La Sociedad al presentar su proyecto al Gobierno, estableció como principio, que haria el servicio de la conducion de la correspondencia pública en los mismos términos en que se hacia, esto es, por la misma cantidad é igual espacio de tiempo y del mismo modo; y el espresar estas circunstancias es el objeto de la primera parte de esta condicion. Al esponer aquel principio entendió la Sociedad que jamas podría pretender una cantidad mayor que la fijada en compensacion de su servicio, de modo que cualquiera variacion que ocurra en lo sucesivo, siempre debe ser favorable al Gobierno, y jamas á la Sociedad que ya no tiene que reclamar el menor aumento.

La segunda parte de la condicion tiene por objeto determinar la fianza que debe prestar la Sociedad para salir garante de la anticipacion que, á imitacion de lo practicado con los maestros de postas, se les hace, así como de la exactitud de su servicio. Esta se ha fijado en 91,500 rs., ó lo que es lo mismo, en una cantidad igual al importe de

lo que la renta de correos les satisface por su servicio en dos meses. No hay pues en esta condicion mas que un acomodamiento de las reglas antiguas á las nuevas circunstancias.

Sin embargo los conductores variados de carrera, pretenden en su esposicion de 6 de abril de este año, que esta cantidad es insuficiente para su objeto; pero no lo parecerá á nadie que con imparcialidad atienda, primero, á que de esta cantidad no percibe la Sociedad el menor interes ó rédito; segundo, á que esta cantidad debe constantemente ser repuesta por la Sociedad siempre que la Direccion general de Correos invierta una parte ó el todo de ella en los objetos á que está destinada; tercero, á que la Sociedad responde con todos sus fondos y haberes á la renta de correos, tanto de sus adelantos, como de que las paradas esten en el mejor estado; cuarto finalmente, á qué los veinte y seis socios de que se compone la Sociedad, salen garantes proporcionalmente con sus bienes de uno y otro objeto. Ademas de esto, la Sociedad dará á la renta de Correos las fianzas que ha exigido de los encargados de las paradas; de manera que por este medio la renta de Correos tendrá á su disposicion mas que suficientes recursos para exigir la responsabilidad, en el caso en que sea conveniente; y para encontrar una compensacion, si llegase el caso de necesitarla; bien que no sea esto creible. Pero los

interesados enemigos de la Sociedad, sin detenerse en los pormenores de las condiciones que se van examinando, solo presentan los puntos que en ellas parecen á primera vista vulnerables, sin hacer mencion de las razones victoriosas en que se apoya su defensa.

5.ª *La conduccion de la correspondencia bajo los términos que va manifestado, durará cinco años; y al cumplir estos, se sacará á pública subasta, y solo serán preferidos los empresarios en igualdad de circunstancias.*

No era justo ciertamente que la Sociedad entrase en una empresa de tanta consideracion por poco tiempo. Era necesario, era indispensable darle uno suficiente para que su proyecto pudiese tener los resultados de beneficio comun que en él se proponía. Sabido es que en toda empresa, por lucrativa que sea, se empieza por hacer enormes gastos, se pierde por lo comun en los dos primeros años, que en los otros se puede únicamente obtener el reembolso de las cantidades gastadas y perdidas, y hasta entonces no hay que pensar en el mas pequeño beneficio. La Sociedad de Cataluña sabe esto muy bien por la esperiencia que le resulta de su establecimiento en la carrera de Madrid á Barcelona.

Era pues justo dar á esta Sociedad el tiempo necesario para cubrirse de estos gastos; y el prefijado por la Direccion general de Correos, no pare-

cerá escesivo á nadie que entienda de este género de empresas. A los conductores variados de carrera les parece excesivo, segun dicen, cuando ellos no juzgan suficientes diez y ocho meses para cubrirse de los gastos ocasionados por la construccion de unos malos carruages; con los cuales no obstante es bien cierto que han centiplicado las cantidades de su importe. No es en verdad igual ni la ley, ni la lógica de estos conductores.

La segunda parte de esta condicion no es menos justa que la primera. ¿Qué ha de hacer al fin de los cinco años la Sociedad de su inmenso material de coches, de eges y ruedas de respeto que pone en casi todas las paradas, de carros y demas objetos de su uso? Justo es, por consiguiente, darle algun medio de compensarse de estos gastos; y esta es la razon de concederle el derecho de ser preferida en igualdad de circunstancias; en lo que el público queda tambien aventajado, pues nadie ofreceria la seguridad de servirle mejor que una Sociedad que lo tiene todo dispuesto para hacerlo, juntando á la experiencia todos los medios necesarios. Hecha esta pública subasta, (que la Direccion de Correos podrá determinar si debe ser por uno, dos ó mas años), acabará la Sociedad de tener la preferencia, y entonces quedará al igual de todos los demas licitadores. De manera que la preferencia que se concede á la Sociedad por la segun-

da parte de esta condicion, puede limitarse á un año, si la Direccion de Correos lo quisiere; y claro está, que por un año de Constitucion, no hay fundamento para clamar de tal manera contra una Sociedad que tantos beneficios hace al público; que mayores los habrá hecho ya en aquella época, y que por mas que se haga, no se le podrá negar que ha establecido las comunicaciones rápidas y periódicas en la península; esto es, uno de los auxilios poderosos para la industria nacional, y de que antes absolutamente carecia.

6.º *Ultimamente los cinco años que ha de durar esta contrata se contarán desde el dia en que principie la Sociedad á hacer el referido servicio; la que deberá avisar á la Direccion de Correos treynta dias antes para dar las disposiciones oportunas á fin de que tenga efecto el dia que señale; para cuya inteligencia y la del que debe terminarse el contrato, se pondrá la conducente nota á continuacion de la copia de esta escritura.*

Con cuyas calidades y condiciones (concluye diciendo) formalizan esta contrata y la elevan á instrumento público, obligándose en nombre de la renta y corporacion á quienes respectivamente representan, á estar y pasar por ella en todo y por todo, y á que no usarán de reclamacion con el objeto de eludir ninguna de las condiciones insertas ni parte de su contenido, porque estas han de

ser firmes y estables, sin que se puedan interpretar ni variar de modo alguno; y si lo intentaren, que no se les oiga en juicio ni fuera de él, y que por el mismo hecho sea visto haberlas aprobado y ratificado nuevamente, á cuyo fin y el de su puntual y exacto cumplimiento constituyen en el espresado nombre la mas solemne y firme obligacion, con sumision en su caso á los señores jueces á quienes corresponda su conocimiento y renunciacion de todas las leyes, fueros y derechos de su favor y la que prohibe la general renunciacion en forma etc.

Nada hay que observar á cerca de esta condicion última, si solo que debiendo la Sociedad tomar sus medidas para arreglar su servicio, necesitaba de un cierto tiempo, y por esto la Direccion general de Correos dejó á su arbitrio el indicar el momento de empezarle; pero con la condicion de que la Sociedad debiese avisar treynta dias antes, para que aquella pudiese dar las disposiciones oportunas al efecto.

Esta es la escritura contra lo que tanto se habla por la pasion de un corto número, y que se trabaja para hacer rescindir con ofensa del interés y del decoro de una principal oficina del Gobierno. Como quiera, la Sociedad que ha cumplido y cumplirá exactamente sus condiciones, no duda que el Gobierno permitirá á la Direccion general de Correos que los cumpla por su parte, cual

lo exigen el honor nacional, el interés público y la justicia.

Los enemigos de la Sociedad se han atrevido á decir que esta escritura es nula porque no se ha sacado á pública subasta el servicio de las postas. La Sociedad contesta que, ademas de que la práctica probada con mil egemplos de la misma clase, defiende este modo de contratar, no existe ley alguna que exija semejante requisito. Haya enhorabuena una medida de ordenanza ó de reglamento, que el Gobierno prescriba á la Direccion de Correos para el modo comun de hacer las contratas. Pero este Gobierno mismo, autor del reglamento y que por consiguiente puede suspenderle ó variarle, ha autorizado á la Direccion á hacer la convencion actual en estos términos. Asi que la contrata debe subsistir en toda su fuerza; si ya no es que al Gobierno que la dirigió se le niegan las facultades para ello, por mas que no se haya separado en lo mas leve de las atribuciones que por la Constitucion española le competen. Cuando puso reglas á la Direccion para obrar independientemente del supremo poder administrativo, ¿pensó acaso ponerlas para cuando obrasen este y aquella de concierto? El Gobierno en este particular ha sido siempre justo. Lo que hizo en 1818, lo repitió en 1819 y 1820; y estas tres épocas, en asuntos relativos á la Diligencia-Correo, se puede muy bien

asegurar que lejos de proceder con injusticia, fue tal vez demasiado nimio y escrupuloso con relacion á las contratas de la Sociedad. Testigo de esta verdad es la actual providencia de poner otra vez en cuestion un asunto del que ya no se deberia hacer mencion ninguna. Y ciertamente no es posible que una nacion tan digna de ponerse al nivel de las primeras de Europa, consiga este designio, si la autoridad de la administracion ha de de hallar tales obstáculos para adoptar ó para conservar inventos útiles.

Art. XII.

Ventajas que saca el público de la empresa de la Sociedad de Cataluña, y ventajas que en lo succesivo sacarán de ella el mismo público y el Gobierno.

Cuando en 1817 la Sociedad de Cataluña hizo conocer su proyecto de establecer Diligencias en la península, al paso que su idea merecia la aprobacion y aplausos generales, se consideraba en la egecucion como una quimera, y las personas mas versadas en este particular anunciaban á la Sociedad el mas funesto resultado de su empresa. Se miraba con compasion el proyecto, y se tenia á los socios por unos ilusos, de cuya ruina no se

dudaba comunmente. Se citaba en apoyo de esta opinion el mal resultado de las Diligencias establecidas por el conde de Floridablanca, que á pesar de su ilimitado poder, de sus grandes medios, no pudieron tener el éxito que habia deseado aquel ministro.

La Sociedad de Cataluña, bien segura de su proyecto, fiada en su grande economía y contentándose con una módica ganancia, no dudó de llevar al cabo su empresa; y sin arredrarse por las cuantiosas pérdidas que experimentó en el ensayo hecho de Barcelona á Valencia, intentó establecer, como se ha visto, la diligencia en la carrera de Madrid á Sevilla, y organizó en 1819 una comunicacion rápida desde Barcelona á Madrid.

El público logró desde luego la ventaja incomparable de ver establecida una comunicacion tan agradable y provechosa en una carrera en que jamas la habia habido, y que probablemente hubieran pasado muchos años sin tenerla, á no ser por la constancia de la Sociedad de Cataluña.

Cuales sean las ventajas de esta comunicacion, pueden decirlo en primer lugar los habitantes de Castilla la Nueva, Murcia, Valencia y Cataluña; que lo digan tambien las autoridades de las mismas provincias; de las cuales la Sociedad ha experimentado constantemente una proteccion muy ilustrada; y díganlo por fin los viageros que no en-

cuentran espresiones para encomiar suficientemente el modo, con que sin embargo de los obstáculos insuperables del camino, hace su servicio la empresa.

Antes de ella en la carrera de Madrid á Irun, no se conocia mas medio de comunicacion que las sillas de los conductores; las cuales se puede decir que tienen tambien su origen de la Sociedad de Cataluña (1). Se presenta esta Sociedad para establecer una Diligencia en ella, y sus enemigos' en el acto mismo hecho de querer paralizar su marcha, hacen el mejor elogio de la Sociedad; pues tácitamente confiesan que sin su egemplo, sin su decision, se hubiera tardado mucho en establecer la Diligencia que se ha puesto por la llamada Sociedad de los maestros de postas. ¿Quién dió el egemplo á estos especuladores? La Sociedad de Cataluña. ¿Quién les movió á hacer esta especulacion? La Sociedad de Cataluña. ¿Cuándo establecieron esta Diligencia? Despues que la Sociedad de Cataluña dió el modelo y fue el móvil principal de que esta comunicacion se estableciese.

(1) El difunto don Ambrosio Rui Bamba, fue el que en vista del ensayo de la Sociedad de Cataluña, estableció en 1819 estos carruages en la línea de Madrid á Irun, y los conductores, que tanto se precian de este invento, no tuvieron mas parte en él que la de salir responsables de las cantidades que se les adelantaron para la construccion de los carruages.

Ahora la Sociedad de Cataluña tiene establecida la suya en unos coches magníficos, cómodos y seguros, hechos á todo coste; y en esta línea se viaja con una rapidez, que no se conoce sino en Inglaterra. Los precios que ha puesto la Sociedad son mas equitativos que los que ha puesto la llamada de los maestros de postas. En esta al que viaja mas lejos, se le conceden dos ventajas, la de menos precio de que se carga á los de corto viage, y la de la preferencia para obtener los asientos. La Sociedad de Cataluña justa en todas sus operaciones, considera iguales á todos sus viageros, exige un pago proporcionado, pero igual para sus asientos, y los de mayor viage solo tienen la preferencia en el acto de tomarlos. Demas de esto, exige casi lo mismo por el rápido viage que hacen sus coches, que exige por el lento que hace en sus carruages la Sociedad que se dice de los maestros de postas. Ni este viage es incómodo, como quieren decir los detractores de la Sociedad de Cataluña. A la ida se para una hora en Buytrago para comer, otra para cenar en Aranda, cerca de cuatro en Burgos, mas de diez y ocho en Vitoria, y el tiempo suficiente para cenar en Villarreal. A la vuelta se descansan nueve horas en Vitoria, tres en Burgos, una en Aranda, y el tiempo necesario para almorzar en Buytrago, Lozoyuela ó Cabanillas. De manera, que un viage que no dura mas que

tres dias y medio, se tienen los descansos mas que suficientes para soportarlo, aun prescindiendo de los deseos de todo el que viaja, que es llegar en el mas corto tiempo posible al término de su viage. De la seguridad y comodidad que proporciona en sus coches la Sociedad, pueden hablar los mismos viageros, que son buenos testigos de las eficaces medidas que ha tomado la empresa para obtener estas ventajas (1).

Si la Sociedad no encuentra obstáculos en su marcha, si el Gobierno continua concediéndole la proteccion á que es acredora por el util servicio que hace, y por el empeño que ha contraido en este asiento, establecerá en este mismo año la Diligencia en la carrera de Madrid á Sevilla, y en el inmediato de 1822, hará partícipes de esta ventaja á los habitantes de las carreras de Madrid á Badajoz, y de Madrid á la Coruña, por poco que el Gobierno la ayude en composicion de algunos trozos de mal camino. La comunicacion de Madrid

(1) La Sociedad para disminuir los obstáculos que presenta el puerto de Somosierra, ha aumentado de su cuenta una parada en la venta de Juanilla, y con este auxilio ha logrado aliviar á los maestros de postas de Buytrago, Somosierra y Castillejo, al paso que ha hecho desaparecer los inconvenientes que presentaban las fuertes cuestas del espresado puerto.

á Barcelona por Zaragoza, tampoco está olvidada por la Sociedad; y la establecerá luego que el camino lo permita.

Tales son las ventajas que el público ha sacado y continuará sacando de la empresa de la Sociedad de Cataluña, que en menos de tres años ha establecido dos líneas generales de comunicacion; que establecerá la tercera dentro de poco, y que para el establecimiento de las demas tiene las ideas que ha manifestado, y los medios convenientes (1).

¿Hay una Sociedad, hay una empresa que mas haya contribuido á la prosperidad nacional? ¿Era creible en 1817 que, á pesar de tantos obstáculos se pudiese realizar tan vasto proyecto? ¿Por qué no se presentaban entonces los seis conductores que se quejan ahora? ¿Por qué no salian á la palabra los enemigos de la Sociedad para ocupar su puesto, ó partir con ellos los afanes, los gastos y gestiones que ha costado plantificar este proyecto? (2)

(1) Es de advertir que la Sociedad de Cataluña, en vez de seguir el egemplo de otras que nunca han realizado sus proyectos, sin que el Gobierno les concediese ventajas considerables, nada ha pedido, nada ha solicitado, y si ha tratatado de obtener la concesion de la conduccion de la correspondencia pública, ha sido por las poderosas razones espuestas anteriormente.

(2) La Sociedad satisface varias y crecidas contribuciones

¿Y se permitiria que por quejas infundadas, por razones injustas que tienen en la mayor parte por origen, ó la esperanza defraudada de una ganancia escesiva, ó una fatal emulacion contra los beneficios que otro hace, se paralice la marcha de una Sociedad que ha hecho tan señalados bienes á su patria? Decídalo el Gobierno; decídalo la nacion entre una Sociedad, cuyo obgeto es una empresa filantrópica y nacional, y sus rivales que se guian únicamente por el propio interés ó por la envidia.

Ademas de las ventajas que el público saca y sacará de la empresa, el Gobierno obtendrá de esta misma sus ventajas particulares.

Cuando al fin de la contrata con la Sociedad de Cataluña, esten los habitantes de la península acostumbrados á viajar por un resultado de los medios que aquella Sociedad se propone ofrecerles, entonces será cuando el Gobierno podrá hacerse cargo de este ramo de industria. En un principio mientras que este procedimiento no se halle bien establecido, ni sea conocido, es muy cierto que el Gobierno perderia en tomarle á su cargo; y des-

la Gobierno, ya indirectamente por los efectos de su uso, ya directamente por otros medios. Entre otros el ramo de portazgos en la carrera de Madrid á Barcelona le cuesta cerca de cuarenta mil reales anuales, y en la carrera de Madrid á Irun es probable que este obgeto importe una cantidad casi igual.

pues de la esperiencia en cabeza agena, es cuando podria ya tal vez la administracion nacional dirigirse por sí misma; como quiera que siempre parece lo muy cierto que no puede aspirar con buen éxito á la severa economía con que hace una Sociedad las operaciones complicadas de un establecimiento de esta naturaleza. Entonces de todos modos y no ahora, es cuando visto la prosperidad nacional, el estado de las relaciones comerciales y de industria de los habitantes de la península y el de sus caminos, puede establecer á imitacion de otras naciones los carruages públicos de su cuenta. Pero antes sería muy preciso que calculase que la administracion cuesta siempre muchisimo al Gobierno, y que no olvide que una nacion como la Francia donde son infinitos los viageros é inumerables los motivos de viajar, sin embargo de que tiene una empresa general de Diligencias desde el año 1789, no ha establecido sus *Malles Postes*, ó sea coches públicos, de cuenta del Gobierno, hasta treynta años despues de estar establecida aquella, esto es en 1819.

Art. XIII.

Justicia y utilidad de que el Gobierno mantenga la contrata con la Sociedad de Cataluña, y perjuicios incalculables que se originarian de rescindirla.

Probado queda hasta la evidencia, que la contrata celebrada entre la Direccion general de Correos y la Sociedad titulada de Cataluña, nada tiene de impropio ni de perjudicial, y que estaba en las facultades del Gobierno el disponer que se hiciese. Manifestadas estan por otra parte las ventajas que el público saca de la empresa que aquella Sociedad ha tomado á su cargo, y las que sacarán el mismo público y el Gobierno en lo sucesivo. El orden pide que se pase ó se esponga, primero, la justicia y utilidad de que el Gobierno mantenga aquella contrata, y segundo, los perjuicios incalculables que se originarian de rescindirla.

Supérfluo parecerá empezar persuadiendo que el Gobierno no procederia justa ni útilmente, no manteniendo la contrata celebrada por su orden con la Sociedad de Cataluña; pues la ley exige de todos el respeto á las obligaciones contraidas; y el modo de que se tenga la confianza en los que rigen los estados, es, que se conozca y se propague la idea de que son inalterables sus resoluciones, ma-

yormente las tomadas con conocimiento de causa, y en negocio de recíproca obligacion ó interes, y de tan grande consecuencia. Por su decoro tiene tambien la Direccion general de Correos el propio interés en la conservacion de una contrata que ella misma ha celebrado, tanto por esta razon, como por las providencias que posteriormente ha tomado, análogas á la concesion y como consecuencias que de ella dimanaban.

Es del interés del Gobierno la conservacion de esta contrata; porque no teniendo la menor lesion que se pueda reclamar en justicia, (si es que el principio constitucional de una perfecta igualdad ante la ley no ha puesto ya el término debido á estos pretestos tan fatales al interés comun), se da lugar por este medio á que en la monarquía se vaya fomentando el espíritu de asociacion, tan útil para todos los progresos de la especie, y tan necesario en un pais como el nuestro, donde está todo por hacer en los ramos de la industria, donde escasean tanto los capitales, y donde, por raras conbinaciones y con frecuencia por efecto de la envidia y de la intriga, se han perdido con notable daño de sus interesados las sociedades formadas con los mas laudables y útiles objetos.

Ademas de estas razones tan poderosas, se presenta otra que no lo es menos en el juicio de los hombres que piensan para la conservacion en to-

do su vigor de la espresada contrata; y es que, no perjudicando en nada la Sociedad de Cataluña los intereses del Gobierno ni del público, se proporciona sosteniendo á esta Sociedad, un medio espedito de comunicacion en las principales carreras de España, y probablemente en todas, si la Sociedad no encuentra obstáculos en su marcha, como lo ha hecho ver con la esposicion de sus ulteriores ideas. Compárese en efecto el estado actual de las comunicaciones de la península, con el en que estas se hallaban en 1817, y se verá si esta Sociedad es digna de la consideracion del Gobierno y del público; y si merece el triste privilegio de ser destruida, únicamente por las viles asechanzas de sus adversarios, movidos por su peculiar interés y por la envidia. Examínese el caracter de los que reclàman contra ella, y los motivos que les inducen á hacerlo; y se vendrá en conocimiento del lado á que se inclina la balanza de la justicia.

Por otra parte, los perjuicios que se originarian de rescindir una contrata que nada tiene sino de provechosa, y en la que ninguna lesion puede encontrarse, serian incalculables como de su ligera y compendiosa enumeracion puede deducirse.

1.º El desdoro del Gobierno que faltando á la justicia, habria de retroceder y anular un acto solemne, despues de ocho meses de la conce-

sion, y de mas de cuatro de haberse solemnemente contratado sus condiciones.

2.° El desdoro de la Direccion general de Correos, que habria tambien de retroceder de un modo poco favorable á su autoridad, de las medidas que ha aprobado ó tomado por sí, á consecuencia de aquella superior orden y contrata.

3.° La sensacion desventajosa que produciria en la nacion un acto arbitrario de esta naturaleza, por el cual ningun contratista con el Gobierno, se creeria seguro cuando viese rescindida una obligacion celebrada en el sistema actual con tanto pulso, con tanta solemnidad y con tantas ventajas del público y del Gobierno.

4.° El golpe mortal que se daria con esta providencia al espíritu de asociacion y de empresa, en un pais donde, si hay algo que esperar, si hay posibilidad de hacer alguna mejora, lo deben hacer asociaciones patrióticas como la Sociedad de Cataluña, auxiliada constantemente por el Gobierno.

5.° El mal efecto que causaria al ver arredrado al Gobierno en un objeto de tanta utilidad, no por clamores de un gran número de ciudadanos respetables, si no por una junta de envidiosos y de especuladores, que no se compone de los indivíduos que quieren aparentar en su título, y por seis conductores de Correos, quejosos únicamente de que se les ha privado de un lucro que jamas debian haber tenido.

6.º Finalmente, la costosa indemnizacion que se deberia hacer á la Sociedad de Cataluña, de los gastos que ha hecho en la plantificacion de la línea de Madrid á Irun, en virtud de una concesion del Gobierno, y de una contrata celebrada con el mismo; los gastos enormes que ha tenido en los términos que manifiesta el estado número 15, y por las asechanzas y mala voluntad de los pocos adversarios de la empresa.

Véase, pues, que es lo que mas importa al Gobierno, si dar un egemplo, necesario para la disciplina civil, de respeto á la ley; si mantener una contrata justa y de la que se le siguen tantas ventajas, ó bien rescindirla, violando las reglas comunes de justicia en desdoro suyo, en perjuicio del erario, de la comodidad ó interés del público, y haciéndose finalmente responsable á cuantiosas indemnizaciones, si prestase atencion á unos decladores cuyos mezquinos intereses estan de manifiesto; ó ser consecuente con una Sociedad filantrópica en su objeto, y cuya empresa, ademas de merecer la aprobacion general, ha mudado el aspecto de la península, y ha contribuido no poco á la consolidacion del sistema actual por ser innegable que el facilitar las comunicaciones, es ilustrar sus habitantes; asi como de la general ilustracion es la libertad una necesaria consecuencia. Pésense, pues, por el Gobierno las justísimas razones

de la Sociedad; y en su vista decídase la cuestion Pero aun el proponerla es injurioso á un Gobierno constitucional, donde se supone toda la circunspeccion, la legalidad y sabiduría á sus agentes; y donde ellos mismos son los responsables de haber sustituido en los negocios la precipitacion, la arbitrariedad y la ignorancia de lo que se pudiera requerir para el acierto. Resérvese enhorabuena á un régimen absoluto, como por un indecoroso privilegio, la funesta facultad de ser infiel á su palabra; de decir sin rubor que no supo lo que hacia, ó que algun agente suyo pudo con impunidad faltar á la probidad, á leyes, á ordenanzas, á reglas finalmente de prudencia. Bajo el imperio de las leyes, se desconoce esta conducta de despotismo y de oprobio. El soberano poder de la ley y de la razon sujeta igualmente al primero que al último ciudadano; al magistrado y á los súbditos; á los administradores públicos y á los que con ellos celebran los contratos. Razones de honor, de justicia, de política se oponen en suma en los Gobiernos libres, á que con un solo egemplo de quebrantar la fe pactada, se acabe para siempre la confianza que necesitan inspirar á su nacion y á las estrañas.

Art. XIV.

Moderacion de la Sociedad titulada de Cataluña, en no haber solicitado un privilegio esclusivo á que le da derecho segun la ley de las Cortes de 2 de octubre de 1820, el ser introductora y perfeccionadora en España de un procedimiento útil, no establecido anteriormente en la península.

Hasta ahora se han manifestado en este escrito las ideas, ensayos y procedimientos de la Sociedad, los trámites que han seguido todas sus gestiones, las razones en que se fundan los derechos que tiene á la observancia de sus pactos; las contestaciones á los cargos que le hacen sus enemigos, y las ventajas incontestables que su empresa proporciona al público español y al Gobierno. Ahora va á manifestarse la moderacion con que la Sociedad ha procedido, haciendo ver de este modo que lejos de ser una asociacion especuladora y guiada únicamente por el interés de sus individuos, tiene por principal objeto la prosperidad de la nacion á que esclusivamente pertenece por sus individuos, por su objeto, por sus procedimientos y por los medios de su uso y consumo.

Si la Sociedad hubiese tenido por objeto el enriquecerse, el ganar en poco tiempo cantidades capaces de compensar los afanes de sus individuos,

y el riesgo de sus capitales, es bien seguro que con las proporciones que ofrece en el dia el estado económico-político de nuestra nacion, no hubiera dado á sus caudales el destino y direccion de ser empleados en un objeto tan delicado como el establecimiento de comunicaciones. Cualquiera que conozca la complicacion de este establecimiento no tendrá duda en convenir en que es uno de los mas arriesgados, por la infinidad de personas que deben intervenir en sus operaciones, y por el gran número de incidentes y de obstáculos á que los mismos estan sujetos. Sin embargo de todo, la Sociedad no compensada aun de los gastos y pérdidas ocasionadas por el establecimiento de su primera línea (carrera de Madrid á Barcelona), ha establecido ya la segunda, (carrera de Madrid á Irun) se dispone á establecer la tercera (carrera de Madrid á Sevilla), y piensa ya en los modos de establecer la cuarta y quinta (carreras de Madrid á Badajoz y á la Coruña).

En vano se presentan en varias provincias inquietudes y trastornos, motivos poderosos para arredrar á la empresa en su marcha. La Sociedad constante en su idea, constante en hacer el bien á su nacion y constantemente unida á las ideas del Gobierno y al actual sistema, marcha con firmeza por entre tantos inconvenientes, sin que nada sea capaz de arredrarla.

Bastaria esta sencilla esposicion de sus ideas para manifestar la moderacion y patriotismo de la Sociedad; pero aun tiene que esponer otra razon no menos poderosa para persuadir este concepto. La ley de las Cortes de 2 de octubre de 1820, concede privilegios esclusivos á los inventores, introductores ó perfeccionadores de procedimientos útiles en la monarquía; y la Sociedad está en el caso de ser considerada bajo cualquiera de estos tres aspectos, por los medios de comunicacion que ha inventado, perfeccionado ó introducido en la península, y sus enemigos no tienen ni poder ni razones para deshacer este argumento. Pero la Sociedad, nacional y filantrópica en todos sus procederes, y deseosa mas pronto de fomentar los medios de comunicacion que de coartarlos, no ha hecho uso del derecho que le da aquella ley reciente.

De esta conducta y de estas circunstancias se deberá deducir una consecuencia naturalísima, que el Gobierno no dejará de tener muy presente al examinar el punto de que se trata.

Si las Cortes (se debe reflexionar) conociendo lo absolutamente necesario que es el fomentar por todos medios el espíritu de asociacion y de empresa en la monarquía, han hecho una ley que tan favorable es á los empresarios; pues estiende su proteccion hasta darles un privilegio esclusivo por diez, por siete ó por cinco años, ¿se dudará en un

caso igual al que aquella ley previene, mantener una contrata cuya celebracion estaba en las atribuciones del Gobierno; en la que no se nota lesion alguna; por la cual no se ha alterado ninguna ley fundamental, ni se ha irrogado perjuicio el mas mínimo á ningun ciudadano; de la que tantos beneficios se han seguido? Injurioso seria que la decision se adelantara. Tan clara es, en el concepto de la Sociedad, la contestacion que puede dar el Gobierno á los adversarios de la misma; á los que por ocultos fines, ninguno de ellos de pública utilidad, han querido acometer en su cuna á uno de los establecimientos mas maravillosos y que mas ha de contribuir á la prosperidad de nuestro suelo.

Qne el Gobierno no pierda nunca de vista con este objeto la comparacion que puede hacer entre las comunicaciones establecidas en la península á fines de 1817 y á fines de 1821. De esto solo deducirá el mérito de la Sociedad, lo muy digna que es de su proteccion, y el poco aprecio que debe hacer de sus adversarios.

Tal es el concepto á que no pueden menos de inclinar los hechos y razones que en esta tan sencilla como verídica esposicion se han comprendido. Aquellos resultan probados documentalmente en el apéndice; y estas son sugeridas naturalmente y sin esfuerzo, ó por los hechos mismos,

ó por el conocimiento del hombre y de los medios de que florezcan los estados. ¿Deberá sin embargo desaparecer con escarmiento una bienhechora Sociedad, deberá desaparecer un beneficio tal y la esperanza de otros mayores todavia, porque lo quiera así un cortísimo número de individúos envidiosos de tan feliz resultado ó ya sentidos de que este bien público destruya el particular que ellos gozaban? No es por cierto dudoso el voto de la nacion, ni debe serlo la conducta de un gobierno liberal é ilustrado.

APENDICE.

NUMERO 1.

Oficio pasado de órden de la Sociedad titulada de Cataluña, con fecha de 20 de mayo de 1817, para el establecimiento de la Diligencia-Correo de Valencia á Barcelona.

Muy ilustres señores. Muy señores mios: con arreglo á la soberana disposicion de S. M. de 14 del actual, por la que tuvo á bien mandar que espusiese á V. SS. el proyecto relativo al establecimiento de coches-diligencias que fuesen de Madrid á Barcelona, y al contrario, en el espacio de seis dias, pasando por Valencia y por el camino nuevo que de Madrid va á dicha ciudad, pasando por Ocaña, Albacete y Almansa, tengo el honor de presentarme á V. SS. para tratar acerca de este particular sobremanera interesante al bien público; pero antes de proponer á V. SS. el plan por estenso, me es indispensable adquirir ciertos conocimientos que solo V. SS. me pueden proporcionar, y sin los cuales me sería imposible poder formar con exactitud ningun cálculo. Asi pues, solo estableceré por ahora el principio en el cual reposa el enunciado proyecto de coches-diligencias, reservándome presentar el plan en toda su extension para cuando haya recibido de V. SS. los datos que indispensablemente necesito.

La Sociedad de Cataluña que tengo el honor de representar se ofrece á establecer coches-diligencias desde Barcelona á Madrid, y al contrario, pasando por Valencia y por el camino ya indicado; siempre y cuando S. M. tenga á bien concederle la conduccion de la correspondencia pública que va de Madrid á Valencia, y de esta ciudad á Barcelona (y al con-

trario); en la inteligencia de que la Sociedad, al paso que solo exige de S. M. en pago de este servicio las mismas cantidades que actualmente le cuesta, promete y asegura que la correspondencia será transportada con igual seguridad y presteza, por medio de un conductor que ocupará uno de los asientos de los coches-diligencias.

La Sociedad para poder descender á los varios pormenores que es necesario tener presentes en la formacion de un proyecto de esta naturaleza, necesita saber de V. SS. lo siguiente.

1.º Cuales son las cantidades que satisface S. M. anualmente para el pago de los gastos ocasionados por la conduccion de la correspondencia de toda la línea, de Madrid á Barcelona pasando por Valencia.

2.º Cuales serán (en la suposicion de mudarse la línea de postas que actualmente va por Tarancon, al camino que pasa por Ocaña y Albacete), las cajas que se establecerán desde Madrid hasta Valencia; y cuales son las que hay en la actualidad establecidas desde Valencia á Barcelona.

3.º En qué dias y á qué horas, deberá salir la diligencia de Madrid, de Valencia y Barcelona, á qué horas deberá llegar á estos puntos, y á cada una de las cajas establecidas en el camino; en la suposicion de llevar la correspondencia pública, y qué tiempo deberá permanecer en cada uno de los puntos indicados.

Con estos datos, podrá el abajo firmado formar un proyecto completo, y presentarlo á V. SS. inmediatamente á fin de realizar una empresa de tan conocida utilidad, en la que se interesa no menos el servicio del Rey que el del público. = Dios guarde á V. SS. muchos años. = Madrid 20 de mayo de 1817. = José Brunet. = Señores directores generales de Correos, Postas y Caminos.

NUMERO 2.

Contestacion de la Direccion general de Correos al oficio del número 1.º

En el papel que V. se sirvió pasar á esta Direccion gene-

ral, en 20 de mayo último, á nombre de la Sociedad de Cataluña, le hizo presente, que con arreglo á la soberana disposicion de S. M. de 14 del mismo mes, en que tuvo á bien mandar le expusiese el proyecto relativo al establecimiento de coches-diligencias, desde Madrid á Barcelona y vice-versa á dicha ciudad, por Ocaña, Albacete y Almansa, le era indispensable antes de proponer el plan, adquirir ciertos conocimientos sin los cuales no podia formar con exactitud ningun cálculo, y estando reducidos á saber:

1.º ¿Cuales son las cantidades que satisface la renta anualmente para el pago total de los gastos por la conduccion de la correspondencia de toda la línea desde Madrid á Barcelona pasando por Valencia?

2.º ¿Cuales serán, en la suposicion de mudarse la línea de postas que actualmente va por Tarancon al camino que pasa por Ocaña y Albacete, las cajas que se establecerán desde Madrid hasta Valencia, y cuales son las establecidas en la actualidad desde Valencia á Barcelona, á qué hora deberá llegar á estos puntos y á cada una de las cajas del camino, en la suposicion de llevar la correspondencia pública, y qué tiempo deberá permanecer en los puntos indicados? Contesta la Direccion:

Que por lo respectivo á la carrera desde Madrid á Valencia, halla graves inconvenientes en que se varie la direccion de la correspondencia; porque separándose demasiado del camino nuevo de la línea actual, sería imposible sin aumentar nuevos gastos, que la recibiesen los pueblos á su debido tiempo; y en su consecuencia, omitiendo tratar ahora de esta mudanza, ha creido mas conforme que podrá concretarse únicamente al establecimiento de la diligencia en la carrera desde Valencia á Barcelona, por no haber variacion del camino, y ser mas fácil y conveniente á la empresa.

Bajo este concepto, la cantidad total que satisface la renta de Correos anualmente por la conduccion desde Valencia á Barcelona, asciende á 93,500 reales; pero se ha de tener presente, que si la renta de Correos ha de contribuir á la nueva empresa con esta cantidad, debiendo establecerse los conductores necesarios para que la correspondencia vaya á su

cargo, desde uno á otro punto, ha de ser con la precisa circunstancia de deducir de ella el sueldo que señale la Direccion á los conductores que nombre la misma.

En cuanto á la segunda y tercera pregunta, acompañan las dos notas respectivas á los distritos de Cataluña y Valencia del modo que actualmente se están sirviendo, en los cuales se detallan por menor los dias y horas de las salidas, y en que debe llegar la correspondencia á cada una de las cajas; advirtiéndose que no consistiendo precisamente el buen servicio de la renta en el adelanto, v. gr. de un dia, sino en la llegada puntual á las administraciones principales y estafetas á las horas establecidas, deteniéndose en ellas el tiempo prescrito y no mas, para hacerse las intervenciones como está mandado y se practica, deberá acordar la sociedad con los administradores principales cualquiera variacion que estos hallen conveniente de adelanto ó detencion en alguno de los puntos del camino, que siempre será de corta consideracion y para mejor servicio del público.

Ademas advierte la Direccion, que para los extraordinarios que se ofrezcan del real servicio, y de particulares, á la ligera, se ha de manifestar en el plan el medio que se adopte para que estén prontos en los sitios convenientes los postillones y caballos necesarios, cobrando la empresa los derechos reglados por S. M.

Con las ante-dichas razones y advertencias, se persuade la Direccion, que la sociedad podrá formar el plan y remitírselo para, caso de hallarlo conforme, acordar por menor la contrata correspondiente y llevarlo á efecto á su tiempo. Dios guarde á V. muchos años. Madrid 3 de julio de 1817. = Fernando de la Serna. = Ambrosio Rui Bamba. = Señor don José Brunet.

NUMERO 3.

Instancia que la Sociedad de Cataluña dispuso que se presentase á S. M. en 18 de marzo de 1818, para arreglar definitivamente el establecimiento de la Diligencia-Correo, de Valencia á Barcelona.

SEÑOR:

Don José Valls, vecino de Madrid y apoderado de don Ramon Casanovas y Casas, que lo es de la ciudad de Barcelona, y que representa la Sociedad de Cataluña que se propone establecer coches-diligencias desde Barcelona á Valencia por ahora, y sucesivamente hasta Madrid, y otras carreras si este establecimieeto merece la soberana aprobacion, P. A. L. P. de V. M. con la mayor veneracion espone:

Que en mayo del año próximo pasado, la misma Sociedad que representa tuvo el honor de elevar hasta el trono por medio de don José Brunet, uno de sus comisionados, una solicitud relativa al establecimiento de coches-diligencias de Barcelona á Madrid, siempre que V. M. tuviese á bien conceder á la misma, la conduccion de la correspondencia pública, y satisfacer por la renta de Correos á la misma Sociedad el importe de lo que cueste la conduccion de la misma correspondencia.

V. M. en 14 del mismo mes y año autorizó á su Direccion general de Correos, para que oyese las proposiciones de don Jose Brunet, el cual las espuso por escrito con fecha de 20 de mayo, á las que la Direccion general contestó con fecha 3 de julio del mismo año en los mismos términos que espresa el papel adjunto número 1.

Lo adelantado de la estacion y las escaseces que sufrió el principado de Cataluña en el año pasado de resultas de la malísima cosecha que esperimentó, hicieron nulos los deseos de la Sociedad indicada y la privaron de utilizarse de la benigna acogida que merecieron á V. M. sus súplicas, así como de

la buena disposicion que encontró en el ministerio y Direccion general de Correos.

Pero actualmente con mayores datos, mayor anticipacion y mayores medios, acudo de nuevo á V. M. para impetrar la misma gracia, bien persuadida la Sociedad de que V. M. amante de sus vasallos, y decidido á proporcionarles todos los medios que puedan contribuir á su felicidad, se dignará tener en consideracion el establecimiento de coches-diligencias que se propone, el que facilitando la comunicacion en razon de la celeridad y comodidad que proporcionan aquellas, debe ser considerado como de una utilidad incontestable.

La Sociedad aprovechándose de los conocimientos que le proporcionó la Direccion general de Correos en su contestacion de 3 de julio del año próximo pasado, y adheriendo á la opinion de la misma, que por lo presente bastaba plantear este establecimiento únicamente desde Barcelona á Valencia, ha tomado sus medidas de tal modo, que en el dia está segura del éxito de su empresa, y por esta razon se ha abstenido de recurrir de nuevo á V. M., hasta el momento en que arregladas sus contratas particulares con los maestros de postas de la carrera, verificada la construccion de coches-diligencias en Barcelona y vencidas todas las dificultades, puede prometer y asegurar á V. M. que este establecimiento se pondrá en efecto en 1.º ó 15 de junio de este mismo año, en cuya atencion y no dudando de que todo merecerá la soberana aprobacion, = A V. M. rendidamente suplica:

1.º Que V. M. se digne acoger bajo sus reales auspicios esta empresa, ponerla bajo la proteccion del primer secretario de Estado, superintendente general de Correos, Postas y Caminos, y permitir que los coches-diligencias puedan hacer uso de sus reales armas.

2.º Que V. M. se digne mandar á la Direccion general de Correos, que á la mayor posible brevedad, autorice al administrador de las mismas en Barcelona, para que celebre en aquella ciudad, con el representante de la Sociedad don Ramon Casanovas y Casas, lo necesario al efecto y formalice la contrata en los términos que espresa el papel número 2, que son los que pueden deducirse de la contestacion da-

da por la misma direccion, en 3 de julio de 1817.

3.° Que V. M. se digne aprobar los artículos que contiene el papel número 3, los cuales deben servir de base para el reglamento del servicio peculiar de los coches-diligencias.

4.° Que V. M. se digne hacer circular las órdenes competentes á los capitanes generales de Valencia y Cataluña (luego que la Direccion general tenga arreglada la contrata) para que favorezcan en cuanto esté de su parte este establecimiento, reconozcan á don Ramon Casanovas y Casas por director general de él y por sus dependientes á los que él mismo indique.

5.° Que V. M. tenga á bien mandar á la Direccion general de Correos que á la mayor posible brevedad despache este asunto, pues son perentorios los momentos y corto el tiempo que queda hasta la época en que la Sociedad se ha propuesto dar principio á su empresa: gracia que espera de la bondad de V. M. Madrid 18 de marzo 1818.=José Valls y Petit.

Nota. No se copian los documentos que se citan en la instancia anterior por no juzgarlo necesario.

NUMERO 4.

Real aprobacion del establecimiento de la Diligencia-Correo de Barcelona á Valencia, y concesion de la conduccion de la correspondencia pública en esta carrera.

El Rey, nuestro señor, se ha servido aprobar con satisfaccion la empresa del establecimiento de coches-diligencias desde Barcelona á Valencia, que ha propuesto la Sociedad catalana representada por don Ramon Casanovas y Casas, vecino de Barcelona, encargándose tambien de la conduccion de la correspondencia pública de uno y otro punto; y con esta fecha paso la conveniente órden á la Direccion general de Correos para que autorice al administrador de Correos de Barcelona para proceder á la contrata necesaria con el empresario de dicha Sociedad; y recomiendo de real órden la empresa á los capitanes generales de Valencia y Cataluña.

Por lo que toca á los artículos del reglamento para el servicio de los coches-diligencias, que respecta á los particulares que quieran hacer uso de este establecimiento, los precios de asientos y demas, no ha creido S. M. conveniente que intervenga su real aprobacion; porque siendo los puntos de que trata dicho reglamento un obgeto de puro cálculo y conveniencia de la Sociedad y de los particulares, no debe mezclarse en ello la autoridad pública.

Lo participo á V. de real órden para la inteligencia y gobierno de la Sociedad. Dios guarde á V. muchos años. Palacio 5 de abril de 1818. = José Pizarro. = Señor don José Valls y Petit.

NUMERO 5.

Instancia de la Sociedad de Cataluña en solicitud de la conduccion de la correspondencia pública de Madrid á Sevilla, para establecer la Diligencia-Correo en esta carrera.

SEÑOR:

Don José Valls y Petit, comisionado de la Sociedad denominada de Cataluña que ha tomado á su cargo el establecimiento de coches-diligencias en varias carreras del reyno, mediante la augusta proteccion de V. M., P. A. S. R. P. se ve en la precision de molestar de nuevo la atencion de V. M. para la plantificacion de su empresa en la carrera de Andalucía, que si bien concedida por V. M. tantas y tan repetidas veces, jamas se ha podido verificar porque la lentitud de unos, la mala fe de otros, y las ocurrencias estraordinarias, han hecho ilusorias las determinaciones de V. M. y la eficacia de la Sociedad que represento.

Cuando al formarse la sociedad, acudió á V. M. por primera vez para el utilísimo establecimiento de coches-diligencias en varias carreras del reyno, propuso por condicion indispensable la concesion á la empresa de la conduccion de la correspondencia pública, en los mismos términos y por la

misma cantidad que en la actualidad cuesta, en atencion á que el número de viageros ni era en aquella época, ni es en la actualidad suficiente para cubrir los gastos de una empresa que en mejores tiempos y con mayores medios, no pudo hacer prosperar el augusto abuelo de V. M., el señor don Cárlos III.

V. M. se dignó favorecer á la Sociedad con la mas benigna acogida, y teniendo en consideracion lo espuesto por la Direccion de Correos de que sería muy útil antes de conceder á la Sociedad de Cataluña la conduccion de las valilijas en varias carreras del reyno, hacer un ensayo desde Barcelona á Valencia. V. M. se dignó concederle la conduccion de la correspondiencia en este distrito, cuyo servicio hace desde aquella época, como lo manifiesta la copia número primero.

La Sociedad conformándose con esta determinacion de V. M., no reparó en verificar este ensayo, y así es que el establecimiento de diligencias se planteó desde Barcelona á Valencia con la conduccion de la correspondiencia en junio de 1818; y la Sociedad confiada en que asegurando la exactitud de su servicio y probándola hasta la evidencia, V. M. se dignaría hacer estensiva esta determinacion á otras líneas, no tuvo inconveniente en entrar en gastos cuantiosos de los que no se ha cubierto aun en el dia.

En ocho de setiembre de 1818, la Sociedad persuadida de la exactitud con que hacia el servicio de la conduccion de la correspondencia pública de Barcelona á Valencia en sus coches-diligencias, y de que el ensayo propuesto por la Direccion de Correos habia surtido un efecto superior al que se deseaba, acudió de nuevo á V. M. solicitando la conduccion de la correspondencia pública desde Valencia á Madrid, y luego despues viendo que esto era imposible, solicitó la correspondencia pública que va y biene de Cartagena y Murcia desde el punto de Albacete.

Esta solicitud cuya copia se acompaña número 2, dió márgen á varias contestaciones de las que se acompañan copias números 3, 4, 5, y 6.

La Sociedad en vista de las grandes dificultades que se pre-

sentaban en la conduccion de estas balijas, por no coincidir sus rutas con la que deberia seguir la diligencia, desistió temporalmente de esta solicitud, y en octubre de 1819, verificó el establecimiento de la diligencia desde Valencia á Madrid, sin la conduccion de la balija, convencida de que los grandes perjuicios que esperimenta en esta línea, los repararía en algun modo con el establecimiento de la línea de Andalucía, de la que empezó ya á tratar en diciembre de 1818, y cuya historia presenta á V. M. en los párrafos siguientes:

En 20 de diciembre de 1818, tuve el honor de presentar á V. M. la solicitud, cuya copia acompaño, número 7, á la que contestó el secretario interino de Estado, marques de Casa Irujo, en papel de 1.° de marzo de 1819, número 8, despues de haber tomado los competentes informes de la Direccion general de Correos.

En vista de este oficio, y conformándose la Sociedad con todo lo que él prevenia, solicitó y obtuvo de la espresada Direccion de Correos los conocimientos necesarios; mas ofreciéndosele la duda de cómo podria convenirse con los maestros de postas que hiciesen proposiciones exorbitantes é inadmisibles, me mandó la Sociedad pasase á la ya indicada Direccion el oficio, número 9, al que esta contestó con el papel número 10.

Sin embargo de lo vago de esta contestacion, la Sociedad no considerando mas que la pública utilidad, y la decidida proteccion que V. M. se habia dignado conceder á la empresa, determinó que se hiciese un viage de ensayo con uno de sus coches en la carrera de Andalucía, y que yo mismo fuese el que verificase en su nombre este viage, para contratar con los maestros de postas, y proceder inmediatamente á la planificacion del proyecto.

En este concepto se presento la solicitud cuya copia se acompaña número 11; de cuyas resultas se entregó á el esponente el pasaporte número 12 y el escrito número 13.

El viage se verificó en 20 de abril del año próximo pasado. El entusiasmo con que fué recibido en toda la carrera el ensayo, es inesplicable, asi como la decidida voluntad de los maestros de postas, que á la ida convinieron todos de pala-

bra con las prudentes proposiciones que les hicieron los comisionados de la Sociedad. Mas muy luego el genio del mal trastornó esta buena disposicion de los maestros de postas, una negra intriga se formó muy en breve, y quitó á la Sociedad la posibilidad de establecer la diligencia, asi como al público las ventajas de aprovecharse de ella.

A nuestro regreso de Sevilla, los comisionados de la Sociedad, encontramos ya todos los ánimos prevenidos y opuestos á esta idea, de manera que pocos firmaron los contratos; muchos quedaron indecisos, y algunos manifestaron la idea de dar la ley á la Sociedad, ya que á esta le era forzoso contratar con ellos. El papel número 14, dará una idea de las ocurrencias de este viage.

Al regreso de sus comisionados, en mayo de 1819, la Sociedad continuó haciendo sus gestiones para el indicado establecimiento; y con este objeto, pasó á la Direccion de Correos el oficio, número 15; pero á breve tiempo el azote de la fiebre amarilla se declaró en Andalucía, y la Sociedad suspendió el proyecto de su establecimiento, difiriéndolo para cuando cesase el contagio.

En 27 de octubre de 1819, la Sociedad viendo que felizmente iba disminuyendo la enfermedad con que se hallaban afligidos algunos pueblos de Andalucía, me mandó acudir de nuevo á V. M. con el fin ya indicado; lo que verifiqué por medio de la representacion, número 16, que dirigi á V. M. por medio de su secretario de Estado y del despacho, de cuyas resultas la Direccion general de Correos me ofició en 9 de noviembre del mismo año, en los términos que manifiesta el papel número 17, en virtud de haber V. M. hecho pasar á la misma, la real órden de la cual es copia el número 18.

Al papel de la Direccion general de 9 de noviembre de 1819, contesté de órden de la Sociedad con el número 19 y estado número 20; de cuyas resultas habiendo la Direccion general oficiado á los administradores principales de Correos de la línea de Andalucía, en 7 de diciembre de 1819, en los términos del papel número 21, contestaron en diferentes épocas lo que se deduce del estracto número 22, escepto el administrador principal de Madrid que no lo ha verificado todavia,

Esta es, señor, la historia verdadera de este largo y complicadísimo espediente. Por él se viene en conocimiento de que V. M. justo protector de los establecimientos útiles, ha favorecido á la empresa, que arriesgando cuantiosas sumas ha intentado y plantificado con aplauso universal, un establecimiento que jamas habia podido prevalecer en España; pero al mismo tiempo se observa que la mala fe y la intriga han hecho ilusoria la concesion de V. M., el celo de la empresa y los deseos que el público tiene de disfrutar de los incomparables beneficios que le proporciona este útil establecimiento.

V. M. se dignó conceder á la Sociedad que represento, la conduccion de la correspondencia de la carrera de Andalucía, y en vista de esta concesion, y fiada la Sociedad en la sagrada promesa de V. M., no ha reparado en hacer cuantiosos gastos ni en sobrellevar las pérdidas enormes que le ha ocasionado la plantificacion, sin el correo de la diligencia en la línea de Madrid á Valencia.

En la actualidad, señor, la Sociedad desea plantificar la diligencia en la carrera de Andalucía, y prevee que cada dia se aumentarán los obstáculos, por la superioridad que tienen los maestros de postas sobre la empresa, que debe tomarlos hasta la espiracion de sus contratas. Pero V. M. mismo, reconociendo el abuso que estos maestros de postas hacen de la consideracion que V. M. les habia tenido, se sirvió disponer en su real determinacion de 31 de octubre de 1819, número 18, que la Direccion general de Correos pudiese encargar á la Sociedad el cumplimiento de las contratas de los que no quisiesen conformarse.

Esto es lo que la Sociedad desea y reclama de V. M., bien persuadida de que sin una medida de esta naturaleza, será en vano cuanto se proponga por las razones espresadas.

De otro modo, la Sociedad pierde el fruto de sus afanes con la pronta ruina de un establecimiento tan útil, y le será imposible continuar en la línea de Madrid á Barcelona que ya tiene establecida.

No espera la Sociedad que V. M. permita tal cosa, mucho menos cuando el orígen de todo, no es otro que la desmesurada ambicion de los maestros de postas. Por manera, que

la Sociedad para terminar de una vez tantas dificultades, y hacer coincidir en un punto las divergencias que ha esperimentado hasta ahora en las varias diligencias que ha practicado á este efecto;

A. L. R. P. de V. M. rendidamente suplica se digne admitir las proposiciones siguientes que hace la empresa, únicas que cree pueden llevar á efecto el establecimiento de la diligencia en la carrera de Andalucía.

La Sociedad constituyéndose maestro de postas general en esta línea, se encarga del transporte de la correspondencia pública desde Madrid á Sevilla por medio de los correos y conductores, arreglándose á las horas de salida y entrada de la balija en los puntos de la carrera, como en el dia se practica.

La misma se encarga de tener en las paradas el número de caballerías necesarias para correr á la ligera, arreglándose á lo que se practica en el dia.

La Sociedad se encarga de cumplir con los maestros de postas actuales las contratas que tienen pendientes con la renta de Correos, salvo las alteraciones que pueden ocasionar el actual sistema de gobierno, cuyos resultados serán á cargo de la misma renta si se les ha de abonar algun tanto á mas de lo contratado, por resulta de dicho nuevo sistema.

La renta de Correos satisfará á la Sociedad por el transporte de la correspondencia pública en la carrera indicada, lo mismo que le cuesta en el dia efectuando los pagos del mismo modo que se verifica hoy.

Esta contrata se hará entre la renta y la Sociedad por término de cinco años, empezando desde el dia que convenga la Sociedad con la Direccion.

La Sociedad no duda, de que V. M. se dignará admitir estas proposiciones justas que se atreve á hacerle por mi conducto; y espera que V. M. le dispensará su proteccion como hasta ahora.

Madrid 7 de junio de 1820.

Señor = A. L. R. P. de V. M. = José Valls y Petit.

NOTA: No se copian los documentos que se citan en la instancia anterior, por no juzgarlo necesario.

NUMERO 6.

Concesion por el Gobierno de lo que la Sociedad pidió en su instancia número 5.°

Gobernacion de la Península. = A la Direccion general de Correos digo con esta fecha lo siguiente: = Se ha enterado el Rey de la esposicion que le ha dirigido don José Valls y Petit, en 7 de junio último, á nombre de la Sociedad catalana de Coches-Diligencias, en la que hace varias proposiciones solicitando conducir la correspondencia de la carrera de Andalucía; y habiendo oido á la Direccion de Correos, se ha serdo S. M., conformándose con su dictámen, acceder á la solicitud de la empresa en los términos siguientes: 1.° Conducirá esta la correspondencia por su cuenta desde Madrid hasta Cádiz, bien llevándola en la Diligencia toda esta carrera; ó bien solo hasta Sevilla y desde alli á Cádiz en los carros que ahora se usan; constituyéndose para el objeto la Sociedad maestro general de Postas: 2.° Tendrá en las paradas los caballos necesarios para correr á la ligera, segun se acostumbra en el dia: 3.° Se encargará de cumplir las contratas que en la actualidad tenga pendientes la renta de Correos con los maestros de Postas y conductores: 4.° Satisfará la renta á la empresa por el transporte de la correspondencia de esta carrera lo mismo que en el dia le cuesta, efectuando los pagos en el modo y tiempo que ahora se verifican; afianzando la Sociecad con dos mesadas en metálico del importe de la correspondencia desde Madrid á Cádiz, y obligándose á responder con esta fianza de las faltas que hubiere en el servicio: 5.° La conduccion en los términos referidos deberá durar cinco años, pasados los cuales se sacará á pública subasta, y solo serán preferidos los empresarios en igualdad de circunstancias; y 6.° Los cinco años empezarán à contarse desde el dia que convengan la Direccion y la Sociedad espresándolo en la contrata formal que deberán celebrar conforme á las condiciones espresadas. = Lo traslado á V. de real órden para su inteligencia y demas efectos. Dios guarde á V. muchos años. Palacio 24 de agosto de 1820. = Agustin Argüelles. = Señor don José Valls y Petit.

NUMERO 7.

Instancia de la Sociedad de Cataluña en solicitud de la conduccion de la correspondencia pública de Madrid á Irun, para establecer la Diligencia-correo en esta carrera.

SEÑOR:

Don Jose Valls y Petit, apoderado de la Sociedad titulada de Cataluña, que tiene por objeto el establecimiento de Coches-diligencias en vaias carreras del reyno, P. A. L. R. P. de V. M. con la mayor veneracion espone á nombre de la Sociedad que representa lo siguiente:

Cuando la indicada Sociedad en 1817 concibió el proyecto del establecimiento de Coches-diligencias, no solo se propuso verificar esta utilísima idea en la carrera que va de Madrid á Barcelona, (en la que está ya establecida) sino que formó el ánimo de abrazar sucesivamente las demas carreras principales del reyno.

Asi es que arreglada aquella línea pasó inmediatamente á solicitar el debido permiso y la conduccion de la correspondencia pública de la carrera de Andalucía, que V. M. ha tenido á bien concederle últimamente, y que establecerá tan pronto como le permita el estado de salud de la provincia de Cádiz.

Igualmente se proponia solicitar de V. M. el mismo permiso y concesion para la carrera que va de Madrid á Irun, y cuando se preparaba á verificarlo, ha llegado la noticia de que la compañía de Castinet, Monton y otros varios, en la mayor parte estrangeros, han recurrido á V. M. con el propio obgeto.

La Sociedad de Cataluña en vista de esta circunstancia ha creido del caso hacer á V. M. igual solicitud, tanto por decoro del nombre español como por utilidad de la nacion, como por la preferencia á que se juzga acreedora.

El decoro del nombre español está interesado en que em-

presas de tanta consideracion y confianza no sean concedidas á estrangeros mientras haya nacionales que las puedan verificar; y con este objeto se presentó la Sociedad de Cataluña compuesta todos de socios españoles entre los cuales se cuentan con satisfaccion de la Sociedad, los augustos hermanos de V. M. el serenísimo señor Infante don Cárlos María, el serenisimo señor Infante don Francisco, y la serenísima señora doña Luisa Carlota su esposa.

La nacion española esperimentará mayor utilidad de que V. M. conceda esta empresa á la Sociedad de Cataluña que á otra compuesta en la mayor parte de estrangeros, porque si hay ventajas, resultarán en favor de españoles; y ademas por que la Sociedad catalana hace construir en España cuantos efectos necesita para su servicio, en vez de que la compañía de Castinet, Mouton, etc. empieza por intentar que se construyan sus coches en Burdeos segun confesion de uno de sus principales socios.

Finalmente la Sociedad de Cataluña espone á V. M. sus méritos, sus servicios y su garantía para obtener una justa preferencia en igualdad de circunstancias. La idea del establecimiento de diligencias en España, pertenece esclusivamente á ella, pues ya empezó á proponer sus ideas al gobierno en 1817: sus méritos han sido haberlo planteado en la carrera de Madrid á Barcelona que no se podria sostener sin la esperanza de las ventajas que han de proporcionar las otras líneas. Sus servicios se manifiestan en la constancia, exactitud y regularidad con que ha conducido la correspondencia pública de Barcelona á Valencia, y vice-versa desde junio de 1818, sin que hasta ahora haya habido la menor queja. Ultimamente, su garantía se deduce de la calidad de personas que forman esta Sociedad, del reglamento que la rige, del modo con que ha dado cumplimiento á lo que ha prometido, y de la clase de sus fianzas; en cuyo concepto,

A V. M. rendidamente suplica á nombre de la Sociedad enunciada:

1.º Que en igualdad de circunstancias, se digne V. M. preferir por lo espuesto la Sociedad de Cataluña à la de Castinet, Mouton, etc. para el honroso encargo de conducir

NUMERO 14.

Cálculo del importe de los carruages de los conductores que representan, y de lo que aproximadamente han ganado con ellos en los 18 meses en que los han empleado en la carrera de Madrid á Irun.

1.° El proyecto de establecer estos carruages fue del difunto Director general de Correos don Ambrosio Rui Bamba en vista de lo que la Sociedad de Cataluña hacia con su Diligencia de Madrid á Barcelona.

2.° Este proyecto se estableció en el mes de setiembre de 1819, y los conductores han usado de dichos carruages hasta fines de marzo de este año de 1821 en que fueron variados de carrera.

3.° Construyó estos carruages el maestro de coches don Fernando Rodriguez, por el precio de 9000 reales cada uno, que siendo seis importan 54000 reales vellon.

4.° La Direccion general de Correos hizo el adelanto de esta cantidad, que los espresados conductores han debido reintegrar en tres plazos.

Cálculo del importe, gastos y productos de estos carruages

Importe de la construccion.	54000	66000
Importe aproximado de su recomposicion, sebo etc. á 2000 reales cada carruage. . .	12000	
Por trescientos quince viages que han hecho estos carruages en el espacio de 18 meses, contando con un arrimado en cada viage, uno con otro y por el módico precio de 4 reales por legua, sin embargo de que comunmente se han ajustado á precios mas elevados, y no haciendo mérito del importe de los encargos que se han conducido en los mismos carruages.	114660	

Y rebajando de esta cantidad una tercera parte por las equivocaciones que puede tener este cálculo		66000
	76400	76400
Queda reducida á		10400

De lo que se deduce que los espresados conductores, lejos de haber perdido en esta operacion, para la que la Direccion general de Correos los adelantó el dinero, han ganado á lo menos los diez mil cuatrocientos reales que se marcan, esto no haciendo mencion de varias cicunstancias que contribuyeron á hacer este negocio mas productivo.

NUMERO 15

SOCIEDAD TITULADA DE CATALUÑA.

EMPRESA DE LA DILIGENCIA-CORREO.

Relacion de los desembolsos hechos por dicha Sociedad, para la plantificacion de la Diligencia en la carrera desde Madrid á Irun, y vice-versa, á saber:

	Rs. vn.
Por 5 coches grandes, construidos en Madrid con todos los útiles necesarios á 33000 rs. cada uno. .	165000
Por 2 coches grandes hechos en Barcelona, su coste á 30000 rs. con inclusion de su conduccion etc.	60000
Por 1 coche pequeño, construido en Madrid con los útiles necesarios.	26000
Por otro coche pequeño hecho en Barcelona inclusa su conduccion.	18000
Por otro coche pequeño que se está construyendo.	22000
Por 34 eges de fierro, 34 ruedas grandes, 34 pequeñas, que se están construyendo por contrata, para poner de respeto en toda la carrera. . .	69600
Por la construccion y recomposicion de 4 carros de violin.	9000
Por la construccion de 30 juegos de horcates á 250 rs. por contrata.	7500
Pérdida en 80 caballerías que se compraron para montar algunas paradas de esta carrera, y que llegaron 30 á Burgos, 34 á Madrid, y 16 á Valencia	96000
Por manutencion de estas caballerias, y los sueldos de los respectivos capataces y zagales por espacio de 72 dias.	84392
Total.	557492

De la otra parte	557492
Por el viage de los comisionados en los meses de diciembre y enero últimos, acompañados de cuatro pesronas, con el objeto de reconocer la carrera de Madrid á Irun, cada uno segun su inteligencia.	26500
Por los viages de ensayo y conduccion de los coches á los respectivos puntos donde debian apostarse. . .	13800
Por adelanto hecho á los maestros de postas de esta carrera, para el servicio de la Diligencia.	183000
Por depósito hecho en la tesorería de Correos. . . .	91500
Por gastos de Direccion, Administracion y escribientes que ha ocasionado la plantificacion de esta línea, con inclusion de los sueldos y gratificaciones, de los diversos empleados y agentes de la Sociedad, enviados á ella para plantearla, y asegurar el servicio.	30280
Por libros, cartas-órdenes, villetes, aviso al público, hojas de tránsito, estados de las administraciones, y demas impresos para esta línea.	8300
SUMA TOTAL.	910872

Ademas de estos gastos, deberán graduarse como tales los intereses que debian producir las cantidades que ha desembolsado la empresa, para el establecimiento de la Diligencia de esta carrera.

Cálculo y observaciones acerca del número de veces que los coches de la empresa de la Diligencia-Correo, han sido robados y volcados en los viages que han hecho desde 15 de junio de 1818 en que principió este establecimiento, hasta el dia 30 de abril de 1821, para poder formar juicio de la seguridad, que contra todo lo que se ha querido suponer ha gozado este establecimiento.

Número de viages que han hecho los coches-diligencias de Barcelona á Valencia y de Valencia á Barcelona.	260
Número de viages que han hecho los coches-diligencias de Barcelona á Madrid y de Madrid á Barcelona. .	332

Robos que han experimentado.

De Valencia á Barcelona y vice-versa. 5
De Madrid á Barcelona y vice-versa 8

Cálculo

En el primer caso. . . . . 260 : 5 : : 100 : 1 12/13
En el segundo caso. . . . . . . 332 : 8 : : 100 : 2 34/83

Vuelcos que han experimentado.

De Valencia á Barcelona y vice-versa. 8
De Madrid á Barcelona y vice-versa. 7

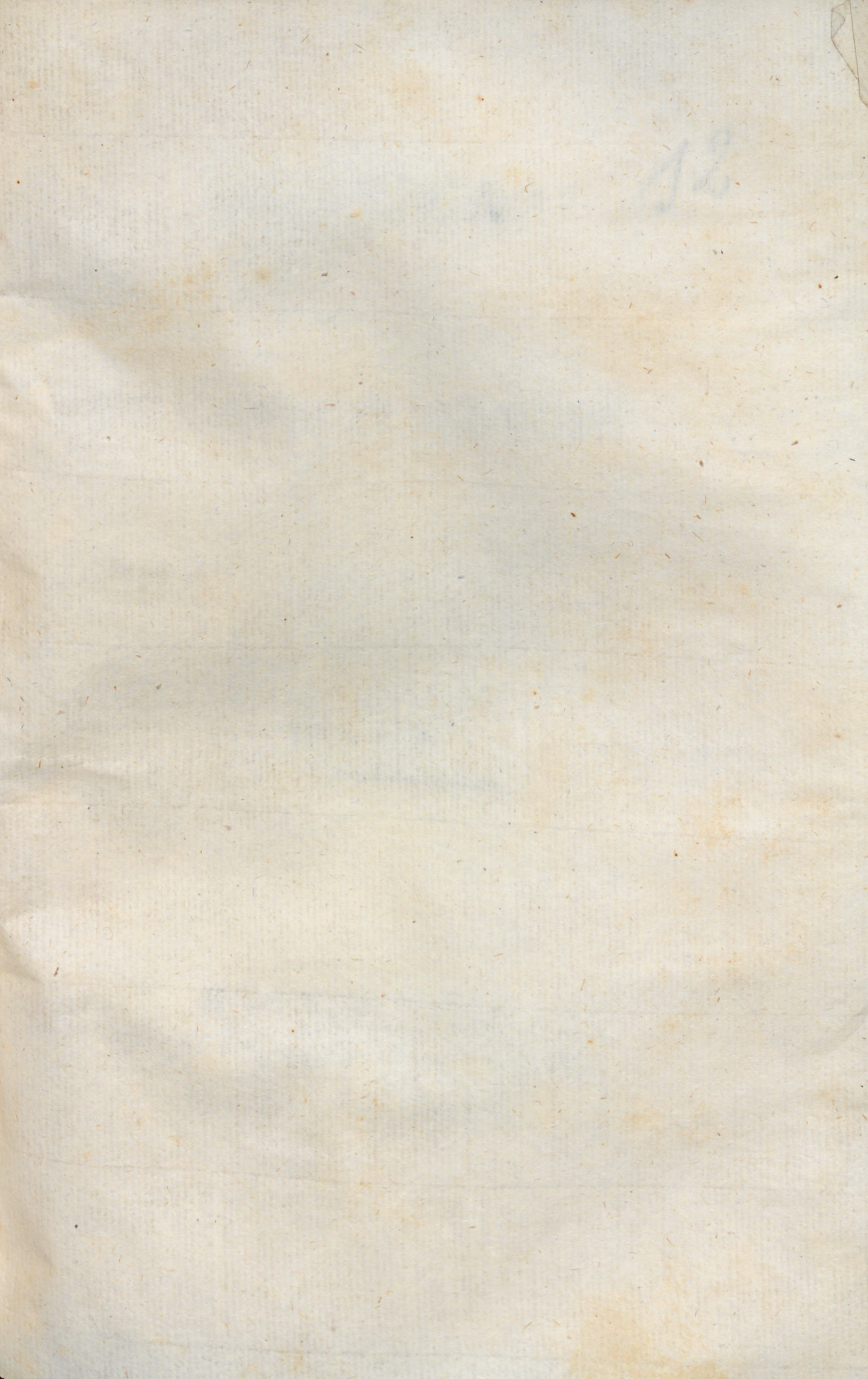
Cálculo.

En el primer caso. . . . . 260 : 8 : : 100 : 3 2/26
En el segundo caso. . . . . . . 332 : 7 : : 100 : 2 4/38

Observaciones.

De las esposiciones y cálculos antecedentes, resulta que los coches-diligencias han sido robados cerca de dos veces por

ciento en los viages de 52 leguas que hay de Valencia á Barcelona ó de Barcelona á Valencia , y dos veces y mas de tercio por ciento , en los viages de 114 leguas que hay desde Madrid á Barcelona y vice-versa. Resulta tambien de los mismos , que los espresados coches han volcado poco mas de tres veces por ciento en los viages de la primera clase , y un poco mas de dos veces por ciento en las de la segunda. Que coche de colleras ó particular hay , que en número igual de viages haya tenido tan pocos quebrantos. A esto debe añadirse , que un tercio de robos han sido ocasionados por la imprudencia de los viageros , que despreciando los avisos y reglas de la Sociedad , han querido llevar dinero consigo , con el que han excitado la codicia de los salteadores , y que la mitad de vuelcos han sido ocasionados por las malas caballerías de que han hecho uso los asentistas de paradas , faltando á lo que habian estipulado por contrata con la Sociedad. La empresa toma en el dia medidas eficaces para disminuir y aun hacer desaparecer si es posible estos inconvenientes , así como se ocupa de inducir á los dueños de las posadas á que las mejoren en cuanto sea posible.



ciento en los viages [illegible] que hay de Valencia á Barcelona ó de Barcelona á Valencia, y [illegible] y mas de tercio por ciento, en los viages de [illegible] desde Madrid á [illegible] ó vice-versa. Resulta [illegible] de los mismos, que los expresados coches han [illegible] de tres [illegible] por ciento en los viages de la primera [illegible], y un poco mas de dos veces por ciento en los de la segunda. ¿Qué coche de colleras ó particular hay, que en número igual de viages haya tenido tan pocos quebrantos? Á esto debe añadirse, que [illegible] de robos han sido ocasionados por la imprudencia de los viageros, que [illegible] los avisos y reglas de la Sociedad, han querido llevar dinero consigo, con el que han excitado la codicia de los salteadores, y que [illegible] mitad de vuelcos han sido ocasionados por las malas caballerías de que han hecho uso los asentistas de paradas, [illegible] á lo que habian estipulado por contrata con la Sociedad. La empresa toma en el dia medidas eficaces para [illegible] hacer desaparecer si es posible estos inconvenientes, [illegible] como se ocupa de inducir á los dueños de las [illegible] las mejoren en cuanto sea posible.